



Pacific Pilotage Authority Annual Report 2008

Canada

## BOARD MEMBERS



Mr. David Gardiner  
Chair\*



Ms. Karen Horcher  
Member\*



Mr. L. Michael Berry  
Member\*



Captain J. I. MacPherson  
B.C. Coast Pilots Ltd.  
Member



Mrs. Lorraine Cunningham  
President  
Cunningham Group  
Member\*



M. Paul Prefontaine  
Vice President,  
General Manager  
Saga Forest Carriers  
Member



Captain Jack Davies  
B.C. Coast Pilots Ltd.  
Member

WEBSITE:  
[www.ppa.gc.ca](http://www.ppa.gc.ca)

OFFICES:

HEAD OFFICE:  
1000 - 1130 West Pender Street  
Vancouver, British Columbia  
V6E 4A4

tel: 604.666.6771  
fax: 604.666.6093 dispatch  
fax: 604.666.1647 administration  
email: [info@ppa.gc.ca](mailto:info@ppa.gc.ca)

DISPATCH OFFICES:  
1000 - 1130 West Pender Street  
Vancouver, British Columbia  
V6E 4A4

211 Dallas Road  
Victoria, British Columbia  
V8V 1A1

PILOT BOARDING STATIONS:  
Sandheads, off Steveston  
Brotchie Ledge, off Victoria  
Cape Beale, off Port Alberni  
Triple Island, off Prince Rupert

\*Denotes member of Audit Committee

## MANAGEMENT



Kevin Obermeyer  
President and CEO



Michael McGuire  
Dispatch Manager



Bruce Chadwick  
Director of Finance



Diane Street  
Corporate Secretary



Brian Young  
Director of Marine  
Operations



Pat Van Den Bosch  
Manager of Accounting

ALL PHOTOS COURTESY OF DAVE ROELS



## VISION STATEMENT

To be a world leader in Marine Pilotage

## MISSION STATEMENT

The Pacific Pilotage Authority provides safe, efficient pilotage by working in partnership with Pilots and the shipping industry to protect the interests of the people of Canada

*We take pride in our work, we take pride in our waters.*

---

## Objectives:

1. To provide safe, reliable and efficient marine pilotage and related services in the coastal waters of British Columbia, including the Fraser River.
2. To provide the services within a commercially-oriented framework, directed toward maintaining financial self-sufficiency, through tariffs which are fair and reasonable.
3. To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise, through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.
4. To promote sustainable practices within the Authority and contribute to Government's environmental, social and economic policies as they apply to the marine industry on the Pacific Coast of Canada.

## Values

1. Honesty/Integrity – We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.
2. Positive Stakeholder Relations – We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.
3. Service Quality – We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.
4. Accountability/Responsibility – We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.
5. Adaptability and Innovation – We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

# CHAIR AND CEO'S REPORT

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

Honorable John Baird  
Minister of Transport, Infrastructure and Communities  
Tower C, 29th Floor  
Place de Ville  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5

January 30, 2009

Dear Minister:

We are pleased to report that in 2008 the Pacific Pilotage Authority met all of its key objectives while maintaining an exemplary incident-free record and recording a modest surplus.

The Authority successfully completed its significant capital plan with the on-time and on-budget delivery of two new pilot boats and completion of the first stage of upgrades to information systems. The pilot boat fleet is now comprised of vessels utilizing modern technology and capable of meeting all requirements for years to come.

The enterprise-wide risk management (EWRM) regime was successfully introduced and its implementation will be a major focus for management and staff in 2009.

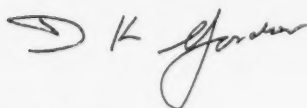
Strong positive relations were maintained with all constituent groups with resulting stability in revenue generation and service delivery without contention.

Continuing emphasis was placed on our ability to better predict future demand for pilotage services and to ensure a sustainable supply of fully qualified pilots.

Going forward the Authority is bracing for a period of economic uncertainty and will focus on efficiency gains and improved cost containment to ensure that financial self-sufficiency is maintained.

We would like to take this opportunity to acknowledge the professional and dedicated manner with which the Directors, Executive, Management and Staff of the Authority and the British Columbia Coast Pilots fulfill their various responsibilities. It is the collaborative atmosphere and teamwork environment that produces such positive results.

Respectfully submitted,



David K. Gardiner  
Chair



Kevin Obermeyer  
President and Chief Executive Officer



## Strategy

On an annual basis, the Authority engages in strategic planning sessions involving the Board of Directors and Management. The most recent session, held during September 2008, endorsed the objectives and strategies listed below.

### Corporate Objective #1

*To provide safe, reliable and efficient marine pilotage and related services in the coastal waters of British Columbia, including the Fraser River.*

#### Strategic Goal #1.1

*Ensure a sustainable supply of Pilots.*

##### Strategy 1.1(a)

Working in partnership with the BCCP, prepare and implement a comprehensive long-term plan to ensure an adequate supply of qualified candidates, including the examination of the sustainability of the present system.

##### Strategy 1.1(b)

Working with the Pilotage Training and Examination Committee (PTEC), review the present apprenticeship program, make recommendations and implement agreed upon changes to ensure a consistent and effective training methodology.

##### Strategy 1.1(c)

Working in partnership with the BCCP and the Marine Industry, develop a financial forecasting model that will allow a more analytical approach to the future manning requirements of the Authority.

#### Strategic Goal #1.2

*Create a culture of quality service.*

##### Strategy 1.2(a)

Working in partnership with the Pilots and the Industry we serve, develop a program of quality service, based on best practices that ensures we are measured as leaders in a number of areas.

- Safety level - incident rate.
- Service level - delays to service, responsiveness to client needs.
- Predictability - consistently knowing what to expect.
- Transparency - open and honest communication in everything we do.
- Training - ongoing relevant and effective training.

##### Strategy 1.2(b)

Working with the Launch Crew and Dispatch personnel to develop a quality assurance program based on industry best practices such as ISO, ISM or any other management tool.

#### Strategic Goal #1.3

*Create a culture of enterprise wide risk awareness.*

##### Strategy 1.3(a)

Implement an Enterprise Wide Risk Management (EWRM) program throughout the Authority.

##### Strategy 1.3(b)

Communicate the results of the risk assessments departmentally and company-wide on a semi-annual basis until risk management becomes part of the Authority's culture.

## Corporate Objective #2

*To provide the services within a commercially-oriented framework, directed toward maintaining financial self-sufficiency, through tariffs which are fair and reasonable.*

#### Strategic Goal #2.1

*Create a culture of cost awareness throughout the Authority.*

##### Strategy 2.1(a)

Develop cost management programs with accountability and specific targets for every department in the Authority.

##### Strategy 2.1(b)

Ensure that the Authority remains competitive.

#### Strategic Goal #2.2

*The Pacific Pilotage Authority will be financially self sufficient.*

##### Strategy 2.2

Maintain an adequate financial reserve.

## Corporate Objective #3

*To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise, through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.*

#### Strategic Goal #3.1

*To become a primary source for pilotage related information within our area of jurisdiction.*

##### Strategy 3.1

Build a comprehensive "one-stop shopping" information system on the Authority's web site that will enable our clients to easily access a full suite of services.

- Tide and current window calculations
- Pro-forma invoices
- Dock and passage information including depth limitations and tug requirements
- On-line pilotage services ordering

## Corporate Objective #4

*To promote sustainable practices within the Authority and contribute to Government's environmental, social and economic policies as they apply to the marine industry on the Pacific Coast of Canada.*

#### Strategic Goal #4.1

*Create a culture of sustainability and environmental awareness throughout the Authority.*

##### Strategy 4.1

Expand the Authority's reporting to include environmental and social performance by utilizing the triple bottom line model.

- Equity/People - culture of empowerment, caring and acceptance of diversity
- Environment/Planet - culture of environmental awareness
- Economy/Profit - profitable through training and productivity

# STRATEGIC GOALS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

## Measurement of 2008 Strategic Goals

### Strategies 2008:

- Review the current launch maintenance program.
- Review the Dispatch Rules for efficiencies.
- Conduct a cost benefit analysis on Vancouver and Victoria dispatch offices.
- Introduce an Enterprise Wide Risk Management (EWRM) process.

### Measurement 2008:

- Track and report on scheduled versus unscheduled launch downtime – achieved 99.49%.
- Track and report on-time pilotage service delivery to Industry – achieved 99.94%.
- Track and report on incident free operations - achieved 99.97%.
- Annual review and update of EWRM process – in progress.

### Strategies 2008:

- Establish a three year plan (2008-2010) to increase the long-term investments to a minimum of \$2.5 million or five percent of annual revenues.
- Ensure the Authority's tariff and cost structure is sufficient to absorb the termination of the launch replacement revenue stream when the new construction program is fully funded.

### Measurement 2008:

- Long-term investments as a percentage of revenues.
- Budget 2008 – 2.5%, achieved – 2.6%.
- Plan 2009 – 3.6%
- Plan 2010 – 5.0%
- Annual Net Income (loss) after deducting launch replacement revenue.
- Budget 2008 – net loss of \$224,000, achieved - net income of

\$521,000

### Strategies 2008:

- Shift from a reactive to pro-active stance.
- Contribute and use the Authority's knowledge and expertise in our jurisdiction.
- Actively seek partnerships to advance common navigational safety objectives.

### Measurement 2008:

- Annual Customer/Stakeholder surveys – deferred to a biennial basis, next measurement in 2009.
- Specific questions posed on values of the Authority during annual stakeholder meetings – deferred to a biennial basis, next measurement in 2009.
- Participation in all new and proposed terminal facilities in our jurisdiction - achieved.

### Strategies 2008:

- Complete Human Resources strategy.
- Conduct biennial Staff/CEO interviews.
- Improve communication with remote stations.

### Measurement 2008:

- Staff satisfaction survey – deferred to a biennial basis, next measurement in 2009.
- Staff turnover ratio - achieved.
- Staff sick leave usage by year – achieved reduction of 22%.

### Strategies 2008:

- Establish an environmental awareness program.
- Ensure all pilot launches have the necessary training and equipment for internal oil spill response.

### Measurement 2008:

- Environmental non-compliance reports – goal is nil - achieved.
- Oil spills from the Authority's pilot launches – goal is nil - achieved.



## OVERVIEW

Canada continues to be an important source of raw materials for Asian manufacturers and the West Coast a key gateway for the importation of manufactured goods for all of North America.

It is the Authority's intent to be an integral part of the Pacific Gateway. We will add value and work with all stakeholders in order to facilitate the transport of goods and commodities through our jurisdiction.

The year of 2008 has served to once again remind the Authority of the myriad of external factors that can affect the industries that we service. Just to name the more obvious we experienced:

- The year started with booming economies in Asia hungry for most of the commodities that Western Canada can provide.
- The year ended with severe financial and economic uncertainty in most economies around the world.
- Wildly fluctuating exchange rates that saw the Canadian dollar trade briefly above the US dollar during the year.
- Record ocean freight rates in the shipping industry led shippers to order and utilize ever increasing vessel sizes.
- Rapidly declining ocean freight rates in the latter part of the year have resulted in changing trading patterns.
- The rapidly escalating cost of fuel during the year and then a moderation effect by year end.
- Amalgamation of three lower mainland Port Authorities.

## TRAFFIC

The Authority's 2008 traffic levels remained comparable to the prior year's volume and patterns with the exception of the forest industry sector. Traditionally this sector has accounted for sixteen to seventeen percent of the Authority's annual trips. During 2008 the actual percentage declined to twelve leading to a year over year decline in trips of 459. Most of this decline resulted from mill closures on Vancouver Island.

*The analysis that follows shows the segmentation of annual trips by commodity sector.*

Annual Trips by Commodity Sector - Coastal and River						
Commodity	Actual 2007	%	Actual 2008	%	Budget 2009	%
Automobiles	1,122	9%	1,122	10%	1,170	10%
Containers	1,634	14%	1,787	15%	1,820	16%
Cruise	963	8%	1,011	9%	960	9%
Coal	1,072	9%	907	8%	1,050	9%
Grain	1,153	10%	1,081	9%	1,200	11%
Petroleum	702	6%	876	7%	870	8%
Forest Products	1,887	16%	1,428	12%	1,330	12%
Other	3,397	28%	3,479	30%	2,830	25%
<b>Total Trips</b>	<b>11,930</b>	<b>100%</b>	<b>11,691</b>	<b>100%</b>	<b>11,230</b>	<b>100%</b>

Pilotage trips in excess of eight hours require the services of a second Pilot. Safety considerations remain paramount as the Pilot is allowed to work a maximum of eight hours before an appropriate rest break is required. In an average year, the Authority will perform in the range of 900 second Pilot assignments. Most cruise ships heading north or south fall into this category, along with certain northern assignments, such as Kitimat and Stewart.

# 2008 REVIEW

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

Exhibit 1 has expanded on the annual trips shown above and includes second Pilot assignments.

During 2008, the Authority contracted with 98 contract Pilots who performed 11,406 coastal assignments which represents a four percent decrease from the 11,821 of the prior year.

Fraser River assignments were performed by eight employee Pilots. During 2008, the Authority performed 1,192 River assignments which are very comparable to the prior year's total of 1,191.

Exhibit 2 shows the pilotage assignments by month and highlights the impact of the cruise ship sector on coastal assignment levels during May through September.

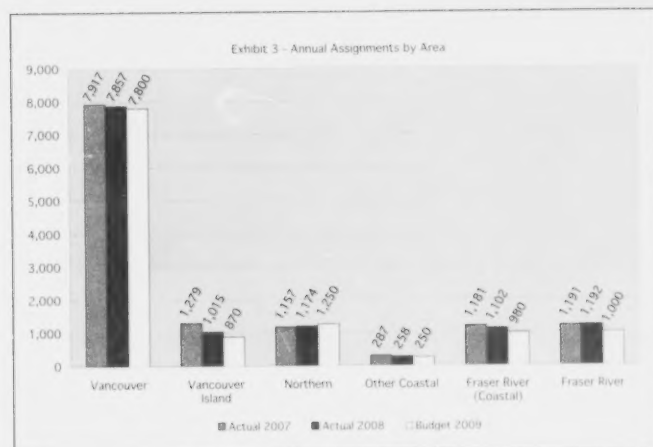
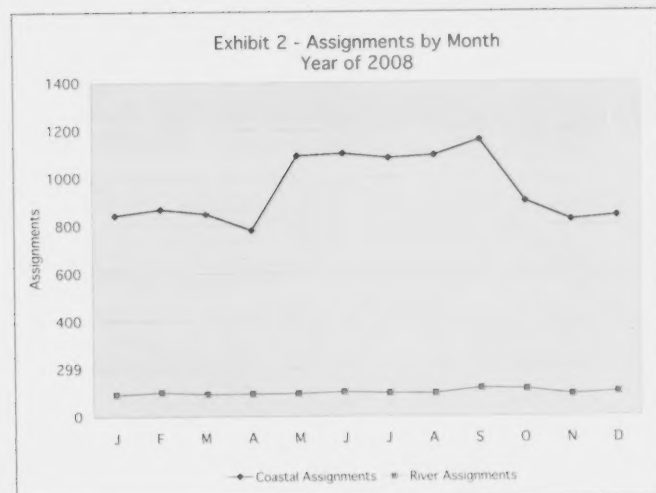
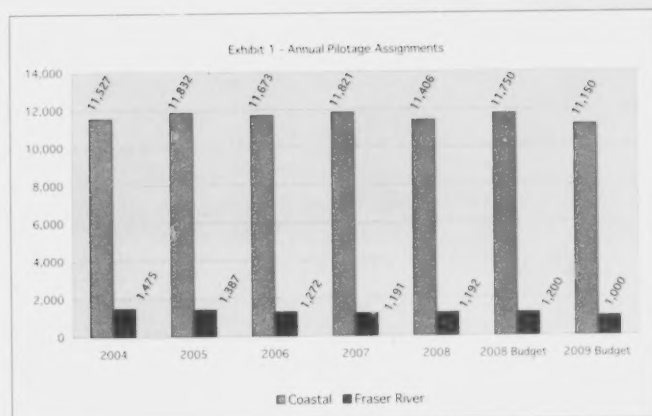
The Authority categorizes its assignments into four key traffic areas: Vancouver, Vancouver Island, Northern and Fraser River.

Vancouver, which includes Roberts Bank and Deltaport, is the largest traffic centre representing sixty-nine percent (prior year was sixty-seven) of all coastal assignments performed by the Authority.

Vancouver Island assignments accounted for nine percent (prior year was eleven percent) of the Authority's coastal pilotage assignments. As previously mentioned, the majority of the forest industry decrease was borne by this area due to mill closures.

The Northern area which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, accounted for ten percent (prior year was ten percent) of coastal assignments.

Fraser River assignments were very comparable to the prior year, finishing at 1,192 (prior year was 1,191). As a reminder, the River requires the services of a coastal Pilot for the transit to and from the Sandheads boarding station which is located at the mouth of the Fraser River. Accordingly, this area also represents ten percent (prior year was also ten percent) of the Authority's total coastal traffic.



## FINANCIAL RESULTS 2008

For the year of 2008, the Authority posted a net income of \$1.93 million which represents four percent of annual revenues. This result is comparable to the net income of \$1.51 million from 2007.

Included in the 2008 annual revenues is \$1.41 million generated by the launch replacement fee. These revenues are generated by a \$180 charge per boarding that is intended to finance the pilot launch construction program. The launch replacement fee was mutually agreed upon with Industry and will remain in place until the launch construction program has been fully funded.

Readers are reminded that if the launch replacement revenues are taken out of the four percent net income mentioned above it decreases to one percent (\$521,000).

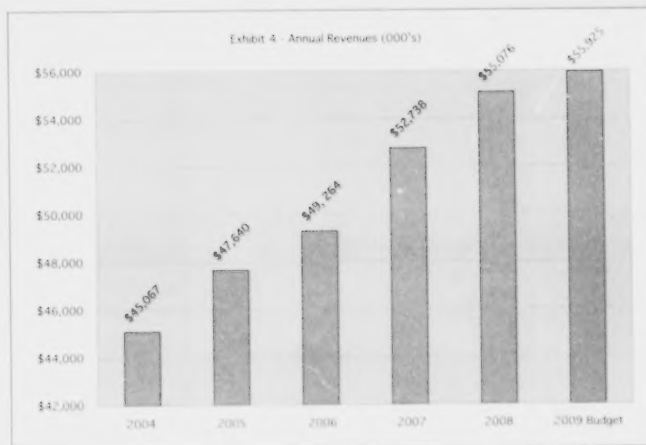
On January 1, 2008 the Authority implemented a three percent tariff increase, in line with service and collective agreement cost pressures. The average unit charge for 2008 increased by half of one percent as compared to a six percent increase during 2007. Even after accounting for the lower trips in 2008, coastal pilotage revenue exceeded the budget mainly due to a tariff unit change implementing a charge for a Seymour Narrows transit. The increased assignment levels at Pine Island accounted for the majority of the favourable launch revenues. Other revenues include an unrealized gain of \$47,000 relating to the Authority's investments.

On the expense side, the favourable coastal pilotage revenue variance previously mentioned was offset by increased payouts to contract Pilots with regard to Seymour Narrows. These payouts were somewhat moderated by a lower payout percentage mainly due to the lower number of trips relating to the forest products sector.

Pilot launch costs were negatively affected by the cost of fuel during the year as it exceeded budget by \$309,000. The balance of the negative variance results from increased assignments at Pine Island, thus increasing the payments to a contract launch operator.

Transportation and travel expenses continued to benefit from the prepaid flight passes purchased from Air Canada as well as charter aircraft flights transporting Pilots to and from Pine Island.

Other expenses include bank interest on the loan for the new pilot launch construction program. Interest expense was favourable to the budget by \$170,000 mainly due to lower than expected interest rates and the timing of launch deliveries to the Authority. Offsetting some of this gain, was slightly higher than expected consulting services relating to IFRS and human resources.



revenue to cover the costs of training personnel and equipment, including items in the 2009 budget.

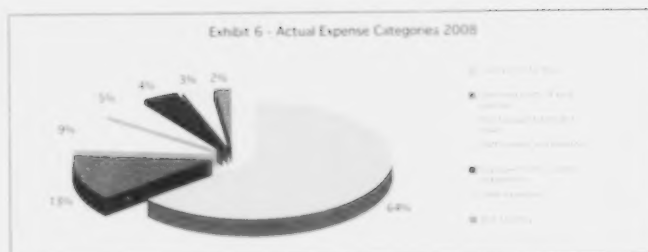
As a result, as a condition of 1972 the Authority has been financially self-sufficient and has been able to maintain and improve the quality of its services.

The Authority's Board of Directors has provided that it will not receive less than 10 percent of annual revenues for the 2009 fiscal year. The Authority has provided the equipment necessary for the 2009 fiscal year and has not a new truck, which is expected to be purchased in 2009.

Exhibit 5: Actual and Budgeted Expenses, 2008. The 2008 actual expenses for the year of 2008.

Since the 2008 actual expenses for the 2008 fiscal year, the Authority has provided the 2008 actual expenses for the 2008 fiscal year.

Exhibit 5				
Revenue Categories (000's)	Actual 2008	Budget 2008	Variance to Budget	Budget 2009
Coastal postage	\$38,296	\$37,788	\$508	\$38,644
River postage	\$2,453	\$2,376	\$77	\$2,056
Travel	\$6,108	\$6,098	\$10	\$6,750
Launch	\$6,650	\$6,348	\$302	\$7,068
Launch replacement fee	\$1,409	\$1,402	\$7	\$1,311
Other income	\$180	\$40	\$140	\$96
Total Revenues	\$55,076	\$53,897	\$1,179	\$55,925
Expense Categories (000's)				
Contract Pilots' Fees	\$33,921	\$33,740	(\$181)	\$34,000
Pilot launch costs	\$6,693	\$6,281	(\$412)	\$6,947
Transportation and travel	\$4,774	\$4,968	\$194	\$5,480
Staff salaries and benefits	\$2,731	\$2,790	(\$59)	\$2,800
Employee Pilots' salaries and benefits	\$2,191	\$2,180	(\$11)	\$2,180
Other expenses	\$1,849	\$1,960	(\$111)	\$2,101
Pilot Training	\$987	\$990	(\$3)	\$725
Total Expenses	\$53,146	\$53,719	(\$573)	\$54,233
Net Income (Loss)	\$1,930	\$1,178	\$752	\$1,692
Net Income (Loss) excluding launch fee	\$521	(\$324)	\$845	\$381



## INCIDENT REPORTING

The Authority categorizes incident reports into three types: Class A, Class B, and Class C. Class A incidents are classified until sufficient information is provided. The system is designed to ensure that the incident is classified until sufficient information is provided.

### Class "A" Investigations

Class A incidents are those in which the incident is classified until sufficient information is provided. The system is designed to ensure that the incident is classified until sufficient information is provided.

### Class "B" Investigations

Class B incidents are those in which the incident is classified until sufficient information is provided. The system is designed to ensure that the incident is classified until sufficient information is provided.

### Class "C" Investigations

Class C incidents are those in which the incident is classified until sufficient information is provided. The system is designed to ensure that the incident is classified until sufficient information is provided.

Exhibit 7					
Year	Incident Free Assignments	Incidents	Class A	Class B	Class C
2004	99.905%	12	0	2	10
2005	99.931%	9	0	0	9
2006	99.938%	8	0	3	5
2007	99.947%	7	0	0	7
2008	99.969%	4	0	0	4

Exhibit 7 shows the incident rates for the Authority for the past five years.

# 2008 REVIEW

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

Exhibit 5 displays the details of the major revenue and expense categories along with the 2009 Budget.

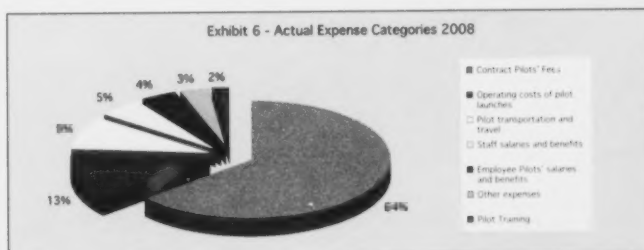
As a reminder, since inception in 1972 the Authority has been financially self-sufficient and has structured its finances in order to maintain this position.

The Authority's Board of Directors has mandated that by the end of 2010 five percent of annual revenues be held in an investment account. The Authority has increased the investment account by \$534,000 during 2008 and has set a goal of an additional \$800,000 into this account during 2009.

Exhibit 5				
Revenue Categories (000's)	Actual 2008	Budget 2008	Variance to Budget	Budget 2009
Coastal pilotage	\$38,296	\$37,703	\$593	\$38,644
River pilotage	\$2,433	\$2,376	\$57	\$2,056
Travel	\$6,108	\$6,008	\$100	\$6,750
Launch	\$6,650	\$6,348	\$302	\$7,068
Launch replacement fee	\$1,409	\$1,402	\$7	\$1,311
Other income	\$180	\$60	\$120	\$36
Total Revenues	\$55,076	\$53,897	\$1,179	\$55,925
Expense Categories (000's)				
Contract Pilots' Fees	\$33,921	\$33,740	(\$181)	\$34,000
Pilot launch costs	\$6,693	\$6,281	(\$412)	\$6,947
Transportation and travel	\$4,774	\$4,968	\$194	\$5,480
Staff salaries and benefits	\$2,731	\$2,700	(\$31)	\$2,800
Employee Pilots' salaries and benefits	\$2,191	\$2,180	(\$11)	\$2,180
Other expenses	\$1,849	\$1,960	\$111	\$2,101
Pilot Training	\$987	\$890	(\$97)	\$725
Total Expenses	\$53,146	\$52,719	(\$427)	\$54,233
Net Income (Loss)	\$1,930	\$1,178	\$752	\$1,692
Net Income (Loss) excluding launch fee	\$521	(\$224)	\$745	\$381

Exhibit 6 compares the major expense categories as a percentage of total expenses for the year of 2008.

Similar to prior years, eighty percent of the Authority's total annual expenditures for 2008 were covered by either a service contract or collective agreements.



## INCIDENT REPORTING

The Authority categorizes incident and accident reporting into three types of investigations. An incident or accident will not be classified until sufficient facts are available to assess the potential for safety improvements and may require on site evaluation or interviews.

### Class "A" Investigations

Defines an investigation that has a high probability of improving navigation safety, in that, there is a significant potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

### Class "B" Investigations

Defines an investigation that has a medium probability of improving navigation safety, in that, there is a moderate potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

### Class "C" Investigations

Defines an investigation that has a low probability of improving navigation safety, in that, there is a limited potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Exhibit 7					
Year	Incident Free Assignments	Incidents	Class A	Class B	Class C
2004	99.905%	12	0	2	10
2005	99.931%	9	0	0	9
2006	99.938%	8	0	3	5
2007	99.947%	7	0	0	7
2008	99.969%	4	0	0	4

Exhibit 7 shows the actual number of incidents the Authority has recorded over the last five years.

# 2008 REVIEW

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

## 2008 KEY PERFORMANCE MEASUREMENTS

Management of the Authority is regularly reviewed by the Board of Directors. Certain key performance measurements are incorporated as part of this review and they are included below.

<u>Final Results for Year End 2008</u>	<u>Goal</u>	<u>Year to Date</u>	<u>Final Results for Year End 2008</u>	<u>Goal</u>	<u>Year to Date</u>
On time service delivery (Total assignments minus delays caused by Pilots or Authority/total assignments) 7 in 12,598 assignments	99.7%	99.94% (exceeded)	Combined computer runtime Victoria and Vancouver (Total runtime less unscheduled downtime - starting June 1)	100%	99.8% (failed)
Break down free launch operations (Total runtime in days less unplanned downtime in days / total days)	99.0%	99.49% (exceeded)	Invoices out within 24-hours of receipt of source card	95.0%	96.0% (exceeded)
Error Free Dispatches (Total dispatches less number of errors/ total number of dispatches) 4 in 12,598 assignments	99.0%	99.97% (exceeded)	Maintain an overhead cost of less than 8% of revenue	8.0%	8.8% (failed)
Client visits per annum 16 visits during year, Agent base is 63	20.0%	25.3% (exceeded)	Reduce the total employee sick days compared to 2007 (Total sick days in 2008 compared to 2007)	10.0%	21.8% (exceeded)
Trouble free AS 400 computer runtime (Jan- May)	99.8%	100%	Maintain an average of 10 working days to resolve all Complaints 25 complaints	10 days	5.5 days (exceeded)
(Total runtime less unscheduled downtime / total runtime)		(exceeded)	Maintain an adequate contingency fund (Investments = 2.5% of total revenue - at December 31, 2008)	\$1.4 Mil	\$1.5 Mil (exceeded)

## 2008 ACCOMPLISHMENTS

- The seasonal boarding station at Pine Island serviced 383 (2007 was 366) vessels which is an increase of 17 over the prior year. This station is used primarily by the Cruise Industry and allows them a higher degree of flexibility with their itineraries while transiting our waters.

- Fifteen senior Pilots received training at Ilawa, Poland, at the ship model facility.

- Twelve senior Pilots received training at Baltimore, Maryland on the full-mission bridge simulator.

- Four senior Pilots received training at Seattle, Washington on azipod propulsion systems.

- Thirty two senior Pilots received training at Seattle, Washington on a simulation of the Prince Rupert container dock.

- A five-year collective agreement was negotiated with the Canadian Merchant Service Guild covering eight Fraser River Pilots which will take the parties to January 31, 2013.

- An Enterprise Wide Risk Management program was introduced to Pilots, launch crew and administrative staff.

- The new launch construction program was successfully completed

on-time and on-budget with two state of the art vessels being delivered. These vessels were showcased to Industry during a special ceremony honouring Pilots in September 2008.

- The first stage of the Authority's upgrading of its Information Systems was completed during the year. A web-based dispatching, billing and accounts receivable computer system was tested and delivered at an on-budget cost of \$420,000.

- The Auditor General of Canada conducts a Special Examination of the Authority once every five years as required by the *Financial Administration Act*. During 2008 this examination was completed with the Authority agreeing to implement several recommendations. The final report is posted on the Authority's website and its conclusion contains 'Based on the criteria established for this special examination, in our opinion there is reasonable assurance that the systems and practices we examined have no significant deficiencies'.

- On May 15, 2008 a supplementary tariff was put in place to fund certain negotiated items from the recently concluded B.C. Coast Pilot Ltd. service agreement negotiations. These items resulted from a mediator's recommendation and had the full support of Industry.

## LOOKING AHEAD – 2009 AND BEYOND

### Economic Challenges

It is the Authority's mandate to remain financially self-sufficient. The uncertainties and turmoil in the global trading patterns currently being experienced will undoubtedly affect the Authority. Traffic levels for the coming year have been forecast at reduced levels and cost saving measures have either been implemented or proposed, depending on the severity of the traffic declines.

### Financial – Tariff Adjustment as of January 1, 2009

With industry support during 2008, the Authority Gazetted and received approval to adjust tariff rates by 3.9 % as of January 1, 2009. This tariff also adjusted the launch rates to account for the potential of fuel price increases during the year.

### Unit Fee Proposal

The Authority is currently working with industry to study and propose a 'fair unit fee' structure that will incorporate an element of gross tonnage. The current unit fee is 'vessel length, multiplied by breadth, multiplied by draft'. This calculation results in higher charges for laden deep draft vessels and lower charges for large shallow draft vessels and is seen by certain parties as being too draft dependant.

### Risk Management

As part of the Authority's safety and security focus, the Enterprise Wide Risk Management (EWRM) initiative will continue into 2009. The process covers every aspect of the Authority's operations and will result in the implementation of a formal risk management plan.

### International Financial Reporting Standards (IFRS)

Readers are reminded that the Authority's financial statements are prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles (GAAP). The Authority will be converting to IFRS for the December 31, 2011 year-end.

### Source and Supply of Pilots

Similar to many other industries, the Authority is actively engaged in reviewing the future source and supply of Pilots. Plans include working in partnership with the BCCP to prepare and implement a comprehensive long-term plan to ensure an adequate supply of qualified candidates. This will include the examination of the sustainability of the present system.

## QUALIFIED PILOT CANDIDATES AS AT DECEMBER 31, 2008

During the year 2008, four coastal Pilots received their Class II licences and three Apprentices were started in July.

With the intake of the three Apprentices during the month of July the coastal eligibility list was reduced to nil as of December 31, 2008. The Authority has scheduled the next examination session for February 2009 with twenty candidates scheduled to participate.

At December 31, 2008 there are six candidates on the eligibility list for the Fraser River.

The Authority also conducts a familiarization program for interested candidates. This program is limited to 20 candidates (currently enrolment is 20) who participate in order to supplement and upgrade their coast-wide knowledge.

The Authority will continue to report on the status of Pilot candidates annually.

## REGULAR CONSULTATIONS WITH INTERESTED PARTIES

The Authority's management team continued the annual agency visitation program, meeting with twenty-five percent of active shipping agencies during the year.

Customer surveys and service levels expected of the Authority have been incorporated into the strategic plan. These will be measured on a bi-annual basis starting 2009.

The Authority's management team continues to meet with the Chamber of Shipping (CS) representatives on a regular basis. During the year two tariff applications were Gazetted after receiving written support

from the CS. Both of these tariffs proceeded through the process without objection.

The President and CEO of the Authority attends the Chamber of Shipping's Navigation Services Committee meetings on a regular basis, as an invited guest. This enables both parties to resolve issues as they arise.

The Authority continues to be an active member of the Western Transportation Advisory Council (WESTAC) and the Northwest Corridor Development Corporation (NCDCC).

Exhibit 8

Historical Financial Summary  
(in thousands of dollars)

	Actual 2004	Actual 2005	Actual 2006	Actual 2007	Actual 2008	Budget 2009
Financial Results						
Revenues	\$45,067	\$47,640	\$49,264	\$52,738	\$55,076	\$55,925
Expenses	\$45,666	\$47,736	\$48,232	\$51,227	\$53,146	\$54,233
Net Income (Loss)	(\$599)	(\$96)	\$1,032	\$1,511	\$1,930	\$1,692
Financial Position						
Current Assets	\$5,860	\$6,202	\$6,539	\$7,006	\$7,572	\$6,212
Current Liabilities	\$4,813	\$4,779	\$5,216	\$8,282	\$10,065	\$4,500
Working Capital	\$1,047	\$1,423	\$1,323	(\$1,276)	(\$2,493)	\$1,712
Net Capital Assets	\$3,462	\$3,525	\$4,576	\$8,844	\$11,552	\$12,452
Operating Indicators (Actual)						
Average Number of Pilots						
Coastal	99	100	96	96	98	100
Fraser River	11	10	9	8	8	8
Number of Assignments						
Coastal	11,527	11,832	11,673	11,821	11,406	11,150
Fraser River	1,475	1,387	1,272	1,191	1,192	1,000
Average Pilotage Revenue per Assignment (Actual \$)						
Coastal	\$2,727	\$2,850	\$2,970	\$3,171	\$3,358	\$3,466
Fraser River	\$1,683	\$1,759	\$1,726	\$1,934	\$2,041	\$2,056



# STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

These financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements, where appropriate. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

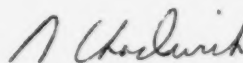
Management maintains a system of internal control designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide relevant and reliable financial information.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee, which meets regularly with management and the auditor. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the transactions and financial statements of the Authority and for issuing her report thereon.



K. G. Obermeyer  
*President and Chief Executive Officer*



B. D. Chadwick  
*Director of Finance*

January 30, 2009

# AUDITOR'S REPORT

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT



Auditor General of Canada  
Vérificatrice générale du Canada

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2008 and the statements of income, comprehensive income and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2008 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied, after giving retroactive effect to the change in accounting policy for property and equipment as explained in Note 2 to the financial statements, on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in black ink that reads "ANDREW Lennox".

Andrew Lennox, CGA, CMA  
Assistant Auditor General  
for the Auditor General of Canada

Vancouver, Canada  
January 30, 2009

# FINANCIAL STATEMENTS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

## Balance Sheet as at December 31 (in thousands)

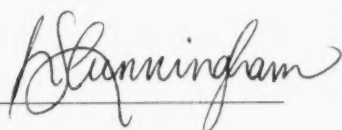
ASSETS	2008	2007
		(Restated - Note 2)
<b>Current</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 3,275	\$ 2,403
Accounts receivable	4,114	4,487
Prepaid expenses	183	116
	7,572	7,006
<b>Long-term</b>		
Long-term investments (Note 5)	1,455	921
Property and equipment (Note 6)	11,552	8,844
	13,007	9,765
	\$ 20,579	\$ 16,771
<b>LIABILITIES</b>		
<b>Current</b>		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 5,301	\$ 4,852
Bank indebtedness (Note 7)	4,764	3,430
	10,065	8,282
<b>Long-term</b>		
Employee severance benefits (Note 9)	1,193	1,098
	11,258	9,380
<b>EQUITY</b>		
Contributed capital	806	806
Retained earnings	8,515	6,585
	9,321	7,391
	\$ 20,579	\$ 16,771

## Commitments and Contingencies (Notes 13 and 14)

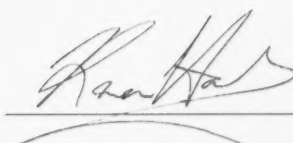
The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Board of Directors:

Member:



Member:



# FINANCIAL STATEMENTS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

## Statement of Income, Comprehensive Income and Retained Earnings for the year ended December 31 (in thousands)

Revenues	2008	2007 (Restated - Note 2)
Pilotage charges (Note 10)	\$ 54,896	\$ 52,618
Interest and other income	180	120
	55,076	52,738
<b>Expenses</b>		
Contract pilots' fees	33,921	33,647
Operating costs of pilot boats	6,693	6,010
Transportation and travel	4,774	4,823
Staff salaries and benefits	2,731	2,588
Pilots' salaries and benefits	2,191	2,053
Pilots' training	987	858
Amortization	585	283
Professional and special services	424	327
Utilities, materials and supplies	233	202
Rentals	197	199
Computer services	185	105
Communications	89	69
Interest expense	87	-
Repairs and maintenance	49	63
	53,146	51,227
Net income and comprehensive income	1,930	1,511
Retained earnings, beginning of the year, as previously stated	6,585	5,239
Change in accounting policy (Note 2)	-	(165)
Retained earnings, beginning of the year, restated	6,585	5,074
Retained earnings, end of the year	\$ 8,515	\$ 6,585

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

## Statement of Cash Flows for the year ended December 31 (in thousands)

Operating activities	2008	2007
Cash receipts from customers	\$ 54,926	\$ 52,658
Cash paid to employees and suppliers	(51,633)	(50,632)
Other income received	187	182
Interest paid	(87)	-
Employee severance payments	(25)	(137)
Cash flows provided by operating activities	3,368	2,071
<b>Investing activities</b>		
Purchase of investments	(1,776)	(1,008)
Proceeds on disposal of investments	1,242	1,314
Acquisition of property and equipment	(3,296)	(4,716)
Cash flows (used in) investing activities	(3,830)	(4,410)
<b>Financing activities</b>		
Bank indebtedness	1,334	3,120
Cash flows provided by financing activities	1,334	3,120
<b>Increase in cash and cash equivalents</b>	872	781
Cash and cash equivalents, beginning of year	2,403	1,622
<b>Cash and cash equivalents, end of year</b>	\$ 3,275	\$ 2,403
<b>Represented by:</b>		
Cash	\$ 1,079	\$ 178
Short-term investments	2,196	2,225

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

NOVEMBER 31, 2008

## 1. Authority and objectives

The Pacific Pilotage Authority was established in 1972 pursuant to the Pilotage Act. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fixed at a level that permits the Authority to operate on a self-sustaining financial basis and shall be fair and reasonable.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services on the Fraser River are provided by employee pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act and is not subject to any income taxes.

### REGULATION OF TARIFFS OF PILOTAGE CHARGES

The tariffs of pilotage charges that the Authority charges to vessels subject to compulsory pilotage are governed by the Pilotage Act. With the approval of the Governor in Council, the Authority makes regulations to prescribe tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority.

As set out in the Pilotage Act, the Authority must first publish the proposed tariffs of pilotage charges in the Canada Gazette. Any person who has reason to believe that the proposed pilotage charges are not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefor, with the Canadian Transportation Agency, an entity related to the Authority as a federal organization. In such a case, the Agency must investigate whether the proposed charges are in the public interest, including the holding of public hearings. After conducting the investigation, the Agency must make a recommendation within 120 days from the receipt of the notice of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the Canada Gazette. However, where the Agency recommends pilotage charges that are lower than that prescribed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between the prescribed charges and the charges recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the prescribed charges. The Pilotage Act stipulates that the Governor in Council may vary or rescind a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs are intended to allow the Authority to recover its costs and fund the acquisition of capital assets.

## 2. Changes in accounting policy

### (a) Financial Instruments – Disclosure and presentation

Effective January 1, 2008, the Authority adopted the new CICA Handbook sections 3862, "Financial Instruments – Disclosures" and 3863, "Financial Instruments – Presentation". The standards require the disclosure of information with regards to the significance of financial instruments for the Authority's financial position and operations, the nature and extent of risks arising from financial instruments to which the Authority is exposed to during the period and at the balance sheet date, and how the Authority manages those risks. These standards replace CICA Handbook section 3861, "Financial Instruments – Disclosure and Presentation". The additional disclosures required as a result of adopting these standards are included in Notes 3, 4 and 5.

### (b) Capital Disclosures

Effective January 1, 2008, the Authority adopted the new CICA Handbook section 1535, "Capital Disclosures". The standard requires the Authority to disclose information about the Authority's objectives, policies and processes for managing its capital, quantitative data about what the Authority regards as capital and whether the Authority has complied with any capital requirements and, if it has not complied, the consequences of such non-compliance. The additional disclosures are presented in Note 11.

### (c) Property and equipment – Amortization of pilot boats

In 2008, the Authority changed its accounting treatment for the recording of its pilot boats. Under the previous accounting policy, pilot boats were amortized over a straight-line basis of 25 years. Under the new accounting policy, significant component parts of the pilot boats are classified and amortized separately. The new accounting policy is considered preferable because it resulted in amortization expenses that more appropriately reflected the consumption of the economic benefits inherent in those assets. This change was effective January 1, 2008 and was applied retrospectively, with restatement of prior periods.

The impact on the 2007 financial statements was a reduction of opening retained earnings by \$165,000, a decrease in net income for the year ended December 31, 2007 by \$55,000, and a reduction of property and equipment as at December 31, 2007 by \$220,000. The effect of this adjustment for the Authority's net income for the fiscal year ended December 31, 2008 was a reduction of \$95,000.

### (d) Future accounting changes

The Canadian Accounting Standards Board has announced that all publicly-accountable Canadian reporting entities will adopt International Financial Reporting Standards (IFRS) as Canadian generally accepted accounting principles for the years beginning on or after January 1, 2011. The Authority is currently evaluating the impact of the adoption of these new standards.

## 3. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

### CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents represent short-term, highly liquid investments and consist of Canadian dollar deposits held at Canadian chartered banks with a weighted average interest rate of 1.75% (2007 – 3.5%).

### INVESTMENTS

The objective of the Authority's long-term investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada guaranteed bond portfolio.

Pursuant to CICA Handbook Section 3855, *Financial Instruments – Recognition and Measurement*, the Authority has elected to designate all investments as held for trading. Consequently, investments are recorded at fair value. Fair value is based on the quoted price of the securities at year-end. Purchases and sales of investments are recognized on settlement date.

Realized gains and losses from the sale of investments are recognized in interest and other income in the period earned. Unrealized gains and losses from fluctuations in fair value are recognized in interest and other income in the period in which they occur. Income from interest is recognized in the period earned. Interest and other income is presented net of investment expenses.

### PROPERTY AND EQUIPMENT

Property and equipment are recorded at cost. The cost of assets constructed by the Authority includes design, project management, legal, materials, interest on construction loans, and construction costs. Amounts included in work in progress are transferred to the appropriate property and equipment classification upon completion, and are then amortized. Amortization is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings and floats	10 - 20 years
Pilot boats	25 years
Pilot boat engines and generators	7,500 - 20,000 running hours
Equipment	- communication and other - computers
	5 - 10 years 3 years
Leasehold improvements	10 years or remaining term of lease

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

DECEMBER 31, 2008

## EMPLOYEE SEVERANCE BENEFITS

Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees. Management determines the accrued benefit obligation based on the assumption that all employees will not leave the Authority voluntarily before having completed ten years of service. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

## PENSION PLAN

All eligible employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

## CONTRIBUTED CAPITAL

Amounts representing the values assigned to property and equipment transferred from Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

## REVENUE RECOGNITION

Revenues from pilotage charges are recognized when pilotage services are provided.

## FINANCIAL INSTRUMENTS

The Authority has made the following classifications of its financial instruments:

Cash and cash equivalents are designated as held for trading since they could be reliably measured at fair value and are measured at fair value.

Long-term investments are classified as held for trading and are recorded at fair value with unrealized gains and losses from fluctuations in fair value recognized in net income in the period in which they occur. Measuring these investments at fair value provides better alignment between the accounting results and how the portfolio is managed.

Accounts receivable, classified as loans and receivables, and accounts payable and accrued liabilities and bank indebtedness, classified as other financial liabilities, are initially measured at fair value, and subsequently measured at amortized cost using the effective interest rate method. Due to the short-term nature of accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, and bank indebtedness, their carrying value approximates fair value.

## USE OF ESTIMATES

The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make certain estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects employee severance benefits. Actual results could differ materially from these estimates.

## 4. Financial instruments

The Authority invests its excess funds in short-term investments with a Canadian chartered bank and in long-term fixed-income investments that are guaranteed.

### RISK MANAGEMENT

The Authority, through its financial assets and liabilities, is exposed to the following risks from its use of financial instruments: credit risk, liquidity risk, and interest rate risk. The Authority manages these risk exposures on an ongoing basis. The Authority is not party to any derivative financial instruments.

### CREDIT RISK

Credit risk on financial instruments arises from the possibility that the issuer of a financial instrument fails to meet its obligation. To manage this risk, the Minister of Finance authorizes the Authority to only invest in bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province, or any municipality in Canada.

The carrying amount of cash and cash equivalents, accounts receivable and long-term investments represents the maximum credit exposure.

The Authority's accounts receivable had a carrying value of \$4,114,000 as at December 31, 2008 (2007 - \$4,487,000). There is no concentration of accounts receivable with any one customer. As at December 31, 2008, approximately 0.6% (2007 - 0.3%) of accounts receivable were over 90 days past due, whereas 99.4% (2007 - 99.7%) were current, or less than 30 days past due. Historically, the Authority has not incurred any significant losses with respect to bad debts. The Authority's allowance for doubtful accounts was nil at December 31, 2008 (2007 - \$1,751).

The risk on cash and cash equivalents is minimized as these assets are held with a Canadian chartered bank.

The risk on long-term investments is minimized as the Authority is only invested in Government of Canada guaranteed bonds.

### LIQUIDITY RISK

Liquidity risk is the risk that the Authority will not be able to meet its financial obligations as they become due. The Authority's objective is to have sufficient liquidity to meet these liabilities when due. The Authority monitors its cash balances and cash flows generated from operations to meet its requirements.

The carrying amount of accounts payable and accrued liabilities and bank indebtedness represents the maximum exposure to liquidity risk.

The Authority does not have long-term financial liabilities. The Authority's accounts payable had a carrying value of \$3,243,000 as at December 31, 2008 (2007 - \$3,240,000) and are all due within 60 days. The Authority's accrued liabilities had a carrying value of \$1,938,000 as at December 31, 2008 (2007 - \$1,514,000).

The Authority has credit facilities with a Canadian chartered bank. At December 31, 2008, these financial liabilities totalled \$4,764,000 (2007 - \$3,430,000) and are due January 6, 2009. The Authority has the option to roll over the obligation or draw on the facility prior to January 31, 2009 or such later date as may be mutually agreed upon with the bank.

### INTEREST RATE RISK

Interest rate risk arises because of the fluctuation in interest rates. The Authority is subject to interest rate risk on its cash and cash equivalents and the investments portfolio. Interest rate risk is minimized by managing the duration of the fixed-term portfolio and rebalancing on a monthly basis to the Standard & Poor's Canadian Short-Term composite index. The interest rates on the long-term investments are fixed. The long-term investments will mature over the next five years.

On December 31, 2008, a shift in interest rates of 100 basis points, assuming that all other variables had remained the same, would have resulted in a \$130 increase or decrease in the Authority's net income for the year ended December 31, 2008.

### FOREIGN EXCHANGE RISK

The Authority has no investments denominated in foreign currencies.

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

DECEMBER 31, 2008

## 5. Long-term investments and investment revenue

The Board of Directors of the Authority has established a policy for the management of the investments.

### (a) Portfolio Investments

	2008		2007	
	Fair Value	Carrying Value	Fair Value	Carrying Value
	(in thousands)		(in thousands)	
Government of Canada Bonds	\$ 466	\$ 443	\$ 501	\$ 495
Canada Housing Trust Bonds	989	939	420	414
	\$ 1,455	\$ 1,382	\$ 921	\$ 909

### (b) Investment Revenue

	2008	2007
	(in thousands)	(in thousands)
Interest	\$ 106	\$ 111
Gains and losses		
Realized gains in the year	14	-
Change in fair value in the year	47	(7)
Investment management fees	(6)	(6)
	\$ 161	\$ 98

### (c) Investment performance

The annualized rate of return during the year on these investments was 9.42% (2007 – 4.01%).

## 6. Property and equipment

	2008			2007		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
	(in thousands)			(in thousands)		
				(Restated – Note 2)		
Buildings and floats	\$ 275	\$ 228	\$ 47	\$ 275	\$ 215	\$ 60
Pilot boats	11,946	2,134	9,812	4,208	1,831	2,377
Engines and generators	1,425	450	975	520	317	203
Spare engines (1)	176	-	176	389	-	389
Equipment - communication and other	308	237	71	308	214	94
- computers	730	259	471	250	239	11
Leasehold improvements	97	97	-	97	82	15
Work in progress – pilot boats	-	-	-	5,374	-	5,374
Work in progress – computer system	-	-	-	321	-	321
	\$ 14,957	\$ 3,405	\$ 11,552	\$ 11,742	\$ 2,898	\$ 8,844

(1) Spare engines for pilot launch refurbishment.

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

DECEMBER 31, 2008

## 7. Bank indebtedness

The Authority has a revolving demand credit facility of up to \$1.0 million to finance the construction of two new pilot launches. The interest rate is equivalent to the bank's prime lending rate minus 0.45%.

The Authority has a non-revolving term credit facility of up to \$5.0 million to finance the construction of two new pilot launches. The interest rate is equivalent to the bank's prime lending rate minus 0.45% or equivalent to Bankers' Acceptances plus 0.50%, at the Authority's option. At December 31, 2008, the Authority was borrowing at the Bankers' Acceptances plus 0.50%. The Authority may draw on this facility prior to January 31, 2009, or such later date as may be mutually agreed upon. Subsequent to year-end, the Authority is in negotiations with the bank to enter into a long-term agreement.

Less: current portion

The Authority has another operating credit facility of up to \$2.0 million available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate. The Authority has not drawn on this facility at year-end (2007 - nil). The credit facility is available to the Authority as required and has no renewal date or fixed term.

	2008	2007
	(in thousands)	(in thousands)
\$	10	\$ 80
	4,754	3,350
	(4,764)	(3,430)
\$	-	\$ -

## 8. Pension plan

The Public Service Pension Plan requires the Authority to contribute to the Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Authority contributes \$2.02 (2007 - \$2.14) for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than \$130,700 (2007 - \$126,500), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of \$7.30 (2007 - \$7.00) for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	2008	2007
	(in thousands)	(in thousands)
Authority	\$ 753	\$ 727
Employees	296	288

## 9. Employee severance benefits

The Authority provides severance benefits to its employees based on their years of service and final salary. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about the plan, measured as at the balance sheet date, is as follows:

	2008	2007
	(in thousands)	(in thousands)
Accrued benefit obligation, beginning of year	\$ 1,196	\$ 1,216
Cost for the year	142	117
Benefits paid during the year	(25)	(137)
Accrued benefit obligation, end of year	\$ 1,313	\$ 1,196
Short-term portion (included in Accounts payable and accrued liabilities)	\$ 120	\$ 98
Long-term portion	1,193	\$ 1,098
	\$ 1,313	\$ 1,196

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY 2008 ANNUAL REPORT

DECEMBER 31, 2008

## 10. Pilotage charges

In addition to standard pilotage charges, the Authority charges users a fee of \$180 (2007 - \$180) every time an Authority owned pilot launch is used to transport a pilot. This fee is intended to fund the launch replacement capital costs.

	2008	2007
	(in thousands)	(in thousands)
Pilotage charges	\$ 53,487	\$ 51,249
Launch replacement fee	1,409	1,369
Total pilotage charges	\$ 54,896	\$ 52,618

## 11. Capital management

The Authority's capital is its equity, which comprises of contributed surplus and retained earnings. Equity is represented by net assets.

The Authority is subject to financial management and accountability provisions of the *Financial Administration Act* which imposes restrictions in relation to borrowings and acquisition of investments. On an annual basis the Authority must receive approval of all borrowings from the Minister of Finance. The Act limits investments to bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province, or any municipality in Canada. During the period ended December 31, 2008, the Authority has complied with these restrictions.

The Authority manages its equity as a by-product of managing revenues, expenses, assets, liabilities, investments and general financial dealings to ensure that its objectives are achieved efficiently. The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, as required by the *Pilotage Act*.

## 12. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties. The transactions are recorded at the exchange amount, which approximates fair value. These transactions are not of significance and do not have a material effect on these financial statements.

## 13. Commitments

The Authority has a contract with a British Columbia shipyard for the construction of two pilot boats completed during the year. The obligation calls for payments of \$121,000 during 2009.

The Authority has a contract with a computer software vendor to provide software maintenance payments of \$39,000 per annum for the years 2009 through 2012.

The Authority has a long-term operating lease obligation for office accommodation of \$82,000 per annum to December 31, 2009. The obligation also calls for payment of a pro-rata share of annual operating costs, estimated at \$73,000 for 2009 (2008 - \$61,000).

## 14. Contingencies

The Authority is subject to claims or possible claims by third parties. The outcome of these claims or possible claims is not determinable at this time. Management is of the opinion that the resolution of these matters will not have a material adverse impact on the Authority. No provision has been taken in this regard.



Administration de pilotage du Pacifique  
Rapport Annuel 2008

Canada

## MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



M. David Gardiner  
Président\*



Mme Karen Horcher  
Membre\*



M. L. Michael Berry  
Membre\*



Captaine J. I. MacPherson  
B.C. Coast Pilots Ltd.  
Membre



Mme Lorraine Cunningham  
Présidente  
Cunningham Group  
Membre\*



M. Paul Prefontaine  
Vice-président,  
directeur général  
Saga Forest Carriers  
Membre



Captaine Jack Davies  
B.C. Coast Pilots Ltd.  
Membre

SITE WEB:  
[www.ppa.gc.ca](http://www.ppa.gc.ca)

OFFICES:

SIÈGE SOCIAL:  
1000 - 1130 rue Pender Ouest  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6E 4A4

tel: 604.666.6771  
fax: 604.666.6093 Répartition  
fax: 604.666.1647 Administration  
email: [info@ppa.gc.ca](mailto:info@ppa.gc.ca)

BUREAUX DE REPARTITION:  
1000 - 1130 rue Pender Ouest  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6E 4A4

211, chemin Dallas  
Victoria (Colombie-Britannique)  
V8V 1A1

## MEMBRES DE LA DIRECTION



Kevin Obermeyer  
Président-directeur  
général



Michael McGuire  
Chef de la répartition



Bruce Chadwick  
Directeur des finances



Diane Street  
Secrétaire général



Brian Young  
Directeur des opérations  
maritimes



Pat Van Den Bosch  
Gestionnaire de la  
comptabilité

POSTES D'EMBARQUEMENT  
DES PILOTS:  
Sandheads, au large de Steveston  
Brotchie Ledge, au large de Victoria  
Cape Beale, au large de Port Alberni  
Triple Island, au large de Prince Rupert

\*Indique un membre du Comité de vérification

TOUTES LES PHOTOS ONT ÉTÉ GRACIEUSEMENT  
FOURNIES PAR DAVE ROELS



## ÉNONCÉ DE VISION

Être un chef de file mondial du pilotage maritime

## ÉNONCÉ DE MISSION

L'Administration de pilotage du Pacifique offre des services de pilotage sûrs et efficaces grâce à ses partenariats avec les pilotes et l'industrie du transport maritime en vue de protéger les intérêts de la population canadienne.

*Fiers du travail que nous accomplissons,  
Fiers des eaux que nous sillonnons.*

---

### **Objectifs généraux:**

1. Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie Britannique et sur le fleuve Fraser.
2. Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de l'autonomie financière en imposant des tarifs équitables et raisonnables.
3. Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.
4. Promouvoir l'utilisation de pratiques viables au sein de l'Administration et contribuer à la mise en œuvre des politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement dans le secteur maritime de la côte Ouest du Canada.

### **Valeurs de l'administration:**

1. Honnêteté et intégrité – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions systématiquement les conséquences qu'il pourrait avoir pour toutes les personnes concernées. Nous agissons avec intégrité, ouverture et transparence et nous nous soutenons mutuellement.
2. Relations positives entre les parties – Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous oeuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.
3. Qualité du service – Nous nous efforçons d'exceller dans toutes nos activités en maintenant nos efforts de mise à jour, de perfectionnement et d'amélioration. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.
4. Obligation de rendre des comptes et responsabilité – Nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions à titre de personnes, de membres d'équipes et d'organisme. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à respecter nos politiques, nos procédures, notre mission et nos objectifs. Si notre engagement en faveur de l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous sommes prêts à mettre en place des améliorations et des changements positifs en travaillant à l'intérieur du système.
5. Adaptabilité et innovation – Nous prions l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.

L'honorable John Baird  
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités  
Tour C – 29e étage  
Place de Ville  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Le 30 janvier 2009

Monsieur le ministre,

Nous avons l'honneur de vous informer qu'en 2008 l'Administration de pilotage du Pacifique a atteint tous les objectifs clés qui avaient été fixés, qu'elle a eu encore une fois une année exemplaire sans incident et qu'elle a enregistré un modeste excédent.

L'Administration a mené à bien son important plan d'investissement qui s'est traduit par la livraison dans les délais et sans dépassement de budget de deux nouveaux bateaux-pilotes et par l'achèvement de la première étape de la modernisation des systèmes informatiques. La flotte des bateaux-pilotes comprend maintenant des navires utilisant une technologie moderne et capables de répondre à tous les besoins pendant de nombreuses années.

Le programme de gestion des risques à l'échelle de l'institution a été mis en place avec réussite; c'est maintenant une pierre angulaire de la préoccupation centrale de la direction et du personnel.

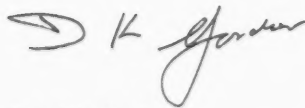
Nous avons entretenu des relations étroites et positives avec tous les organes constituant de l'organisation, ce qui a permis de stabiliser les revenus et d'avoir une prestation de services sans contestation.

Nous avons continué à mettre l'accent sur notre aptitude à mieux prévoir les demandes futures en services de pilotage et à maintenir un effectif durable de pilotes entièrement qualifiés.

En ce qui a trait à l'avenir, l'Administration se prépare à une période d'incertitude sur le plan économique. Nous concentrerons nos efforts sur l'efficacité et sur une plus grande compression des coûts pour préserver notre autonomie financière.

Nous aimerions profiter de l'occasion pour reconnaître le professionnalisme et le dévouement avec lesquels les directeurs, la haute direction, la gestion et le personnel de l'Administration et de la British Columbia Coast Pilots remplissent leurs diverses fonctions. C'est par la collaboration et le travail d'équipe que l'on obtient des résultats aussi positifs que les nôtres.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments respectueux.



David K. Gardiner  
Président



Kevin Obermeyer  
Président-directeur général



## Stratégie

Chaque année, l'Administration tient des séances de planification stratégique réunissant les membres du conseil d'administration et de la direction. Lors de la séance la plus récente, qui a eu lieu en septembre 2008, les membres ont entériné les stratégies et les objectifs suivants.

### Objectif général no 1

*Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique et sur le fleuve Fraser.*

#### But stratégique no 1.1

*Assurer un approvisionnement durable en pilotes*

##### Stratégie 1.1(a)

En partenariat avec la BCCP, préparer et mettre en œuvre un plan complet à long terme pour assurer un approvisionnement adéquat en candidats qualifiés, incluant l'étude de la viabilité du système en cours.

##### Stratégie 1.1(b)

En collaboration avec le comité de formation et d'examen de pilotage, réviser le programme d'apprentissage actuel, faire des recommandations et mettre en œuvre les changements convenus pour assurer une méthode de formation cohérente et efficace.

##### Stratégie 1.1(c)

En partenariat avec la BCCP et l'industrie maritime, élaborer un modèle de prévision financière qui permettra une approche plus analytique des besoins futurs en main-d'œuvre de l'Administration.

#### But stratégique no 1.2

*Créer une culture de prestation de services de qualité*

##### Stratégie 1.2(a)

En partenariat avec les pilotes et l'industrie à laquelle nous offrons nos services, établir un programme de prestation de services de qualité, fondé sur les pratiques exemplaires, qui nous permettra d'être un chef de file dans certains domaines.

- Niveau de sécurité - taux d'incident.
- Niveau de service - retards de prestation des services, réceptivité aux besoins de la clientèle.
- Prévisibilité - toujours savoir à quoi s'attendre.
- Transparence - communication ouverte et honnête dans tout ce que nous faisons.
- Formation - formation continue pertinente et efficace.

##### Stratégie 1.2(b)

Collaborer avec le personnel de la répartition et des bateaux-pilotes pour élaborer un programme d'assurance de la qualité fondé sur les pratiques exemplaires de l'industrie telles que l'ISO, l'ISM et tout autre outil de gestion.

#### But stratégique no 1.3

*Créer une culture de sensibilisation aux risques à l'échelle de l'institution*

##### Stratégie 1.3(a)

Mettre en œuvre au sein de l'Administration un programme de gestion des risques à l'échelle de l'institution.

##### Stratégie 1.3(b)

Communiquer chaque semestre les résultats des évaluations des risques à chaque service et à toute l'institution jusqu'à ce que la gestion des risques fasse partie de la culture de l'Administration.

## Objectif général no 2

*Offrir les services dans un contexte commercial axé sur le maintien de l'autonomie financière en imposant des tarifs équitables et raisonnables.*

#### But stratégique no 2.1

*Créer une culture de sensibilisation aux coûts dans toute l'Administration*

##### Stratégie 2.1(a)

Élaborer des programmes de gestion des coûts dotés de mécanismes de reddition de comptes et d'objectifs précis pour chaque secteur de l'Administration.

##### Stratégie 2.1(b)

Veiller à ce que l'Administration demeure concurrentielle.

#### But stratégique no 2.2

*Assurer l'autonomie financière de l'Administration de pilotage du Pacifique*

##### Stratégie 2.2

Maintenir une réserve financière adéquate.

## Objectif général no 3

*Promouvoir l'utilisation efficace des installations, de l'équipement et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation optimale de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.*

#### But stratégique no 3.1

*Devenir une source principale de renseignements sur le pilotage dans notre secteur de compétence*

##### Stratégie 3.1

Établir un « guichet d'achat » complet sur le site Web de l'Administration, lequel permettra à nos clients d'accéder facilement à une gamme complète de services.

- Calculs de la marée et du courant
- Exemples de factures
- Information sur les quais et les passages, y compris les limites de profondeur et les exigences pour le remorquage
- Commande en ligne de services de pilotage

## Objectif général no 4

*Promouvoir l'utilisation de pratiques viables au sein de l'Administration et contribuer à la mise en œuvre des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement dans le secteur maritime de la côte du Pacifique du Canada.*

#### But stratégique no 4.1

*Créer une culture de développement durable et de sensibilisation à l'environnement dans toute l'Administration*

##### Stratégie 4.1

Élargir le processus de communication de rapports de l'Administration pour inclure le rendement environnemental et social au moyen du modèle du triple résultat.

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| Équité/gens           | - culture d'autonomisation, de bienveillance et d'acceptation de la diversité |
| Environnement/planète | - culture de sensibilisation à l'environnement                                |
| Économie/profit       | - rentabilité grâce à la formation et à la productivité                       |

## Mesure des buts stratégiques de 2008

### Stratégies de 2008 :

- Examiner le programme actuel d'entretien des bateaux-pilotes.
- Examiner les règles de répartition pour trouver des mesures d'efficacité.
- Mener une analyse de rentabilité des bureaux de répartition de Vancouver et de Victoria.
- Instaurer un mécanisme de gestion des risques à l'échelle de l'institution.

### Étalons de mesure pour 2008 :

- Périodes de non-disponibilité prévues et imprévues des bateaux-pilotes – suivi et rapport : atteint à 99,49 %.
- Périodes de prestation opportune des services de pilotage à l'industrie – suivi et rapport : atteint à 99,94 %.
- Nombre d'activités sans incident – suivi et rapport : atteint à 99,97 %.
- Processus de gestion des risques à l'échelle de l'institution - revue et mise à jour annuelles – en cours.

### Stratégies de 2008 :

- Établir un plan triennal (2008 - 2010) en vue de porter les placements à long terme à un minimum de 2,5 millions de dollars ou 5 % des revenus annuels.
- Voir à ce que la structure des droits et des dépenses permette d'absorber l'élimination des revenus liés au programme de remplacement des bateaux-pilotes une fois le nouveau programme de construction entièrement financé.

### Étalons de mesure pour 2008 :

- Placements à long terme jusqu'à concurrence d'un pourcentage des revenus.
- Budget de 2008 – 2,5 %, atteint – 2,6 %.
- Plan de 2009 – 3,6 %
- Plan de 2010 – 5,0 %
- Excédent (déficit) annuel après déduction des revenus liés au programme de remplacement des bateaux-pilotes.
- Budget de 2008 – déficit de 224 000 \$, atteint – excédent de 521 000 \$

### Stratégies de 2008 :

- Passer d'une démarche réactionnelle à une démarche proactive.
- Accroître et utiliser le bagage de connaissances sur les territoires locaux que possède l'Administration.
- Chercher activement à établir des partenariats pour faire progresser les objectifs communs de sécurité de la navigation.

### Étalons de mesure pour 2008 :

- Sondages annuels auprès des clients/intervenants – maintenant semestriels, nouvelle mesure en 2009.
- Questions particulières posées à l'égard des valeurs de l'Administration lors des assemblées annuelles des intervenants – maintenant semestrielles, prochaine mesure en 2009.
- Participation à tous les nouveaux terminaux ou projets de terminaux dans notre territoire – atteint.

### Stratégies de 2008 :

- Exécuter la stratégie des ressources humaines.
- Mener des entrevues bisannuelles PDG/personnel.
- Améliorer les communications avec les stations éloignées.

### Étalons de mesure pour 2008 :

- Sondage sur la satisfaction du personnel – maintenant semestriel, prochaine mesure en 2009.
- Pourcentage de roulement du personnel – atteint.
- Utilisation annuelle des congés de maladie par le personnel – réduction de 22 % obtenue.

### Stratégies de 2008 :

- Instaurer un programme de sensibilisation environnementale.
- S'assurer que tous les bateaux-pilotes sont dotés de matériel d'intervention en cas de déversement interne de pétrole et que le personnel est formé sur son utilisation.

### Étalons de mesure pour 2008 :

- Rapports de non-conformité environnementale – le but visé est l'absence complète de rapports – atteint.
- Déversements de pétrole des bateaux-pilotes de l'Administration – le but visé est l'absence complète de déversements – atteint.



## APERÇU

Le Canada continue d'être une importante source de matières premières pour les fabricants d'Asie et la côte Ouest demeure une passerelle clé pour l'importation de produits manufacturés dans toute l'Amérique du Nord.

L'Administration entend être partie intégrante de la porte d'entrée du Pacifique. Nous allons accroître la valeur des activités et collaborer avec tous les intervenants pour faciliter le transport des biens et des marchandises dans notre province.

L'année 2008 a rappelé à l'Administration que les industries que nous servons sont à la merci de multiples facteurs externes. Voici les exemples les plus évidents :

- L'année a commencé sous le signe d'économies florissantes en Asie, importante consommatrice des marchandises fournies l'Ouest canadien.
- L'année s'est terminée dans l'incertitude devant une grave crise financière et économique à l'échelle mondiale.
- Les taux de change ont fluctué énormément et la valeur du dollar canadien a dépassé brièvement celle du dollar américain au cours de l'année.
- L'augmentation record des coûts du fret maritime a poussé les transporteurs maritimes à commander et à utiliser des navires de plus en plus gros.
- Une baisse rapide des mêmes coûts vers la fin de l'année a provoqué un changement des tendances commerciales.
- Le prix du carburant a rapidement augmenté pendant une bonne partie de l'année, puis s'est stabilisé en fin d'année.
- Trois administrations portuaires de la région continentale de Vancouver ont fusionné.

## TRAFIC

Pour l'Administration, les niveaux de trafic de 2008 sont comparables en volumes et en tendances à l'année précédente, sauf pour le secteur de l'industrie forestière. Habituellement, ce secteur représente de 16 à 17 p. 100 des voyages de l'Administration au cours d'une année. En 2008, le pourcentage réel a baissé pour atteindre 12 p. 100, soit 459 voyages de moins. La majeure partie de cette décroissance est attribuable à la fermeture de scieries sur l'île de Vancouver.

L'analyse qui suit montre la ventilation des voyages par année et par type de marchandises.

Marchandises	Voyages / an / sect. de marchandises - côtiers et fluviaux					
	2007 Donnée réelles	%	2008 Donnée réelles	%	2009 Prévisions	%
Automobiles	1 122	9%	1 122	10%	1 170	10%
Conteneurs	1 634	14%	1 787	15%	1 820	16%
Croisières	963	8%	1 011	9%	960	9%
Charbon	1 072	9%	907	8%	1 050	9%
Céréales	1 153	10%	1 081	9%	1 200	11%
Pétrole	702	6%	876	7%	870	8%
Produits forestiers	1 887	16%	1 428	12%	1 330	12%
Autres	3 397	28%	3 479	30%	2 830	25%
Nbre total de voyages	11 930	100%	11 691	100%	11 230	100%

Lorsque les affectations de pilotage dépassent huit heures, les services d'un deuxième pilote sont requis. La sécurité est primordiale et un pilote ne peut travailler plus de huit heures d'affilée; il doit ensuite pouvoir bénéficier d'une période de repos suffisante. Au cours d'une année moyenne, l'Administration effectue 900 affectations de deuxième pilote. La plupart des navires de croisière qui voyagent dans l'axe nord-sud tombent dans cette catégorie; c'est aussi le cas de certains voyages dans le Nord, comme ceux à destination de Kitimat et de Stewart.

Dans le graphique 1, on a ajouté aux nombres de voyages par an indiqués dans le précédent tableau les voyages où deux pilotes ont été affectés.

En 2008, l'Administration a conclu des ententes contractuelles avec 98 pilotes qui ont effectué 11 406 affectations côtières, ce qui représente une baisse de 4 % par rapport aux 11 821 affectations de l'année précédente.

Le pilotage fluvial du Fraser est assuré par huit pilotes salariés. En 2008, il y a eu 1 192 affectations fluviales, ce qui correspond pratiquement exactement aux 1 191 affectations de l'année précédente.

Le graphique 2 indique les prestations de pilotage mensuelles. On peut nettement voir l'effet des navires de croisière sur le nombre des affectations côtières de mai à septembre.

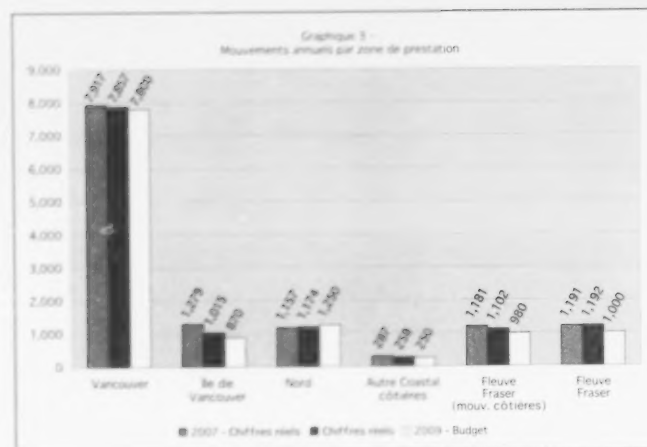
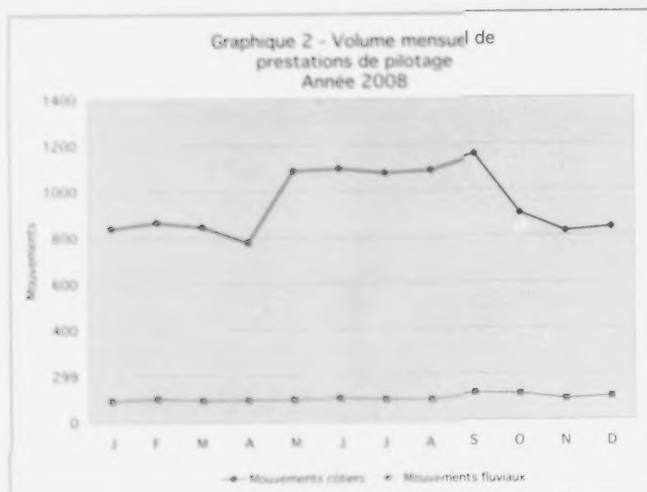
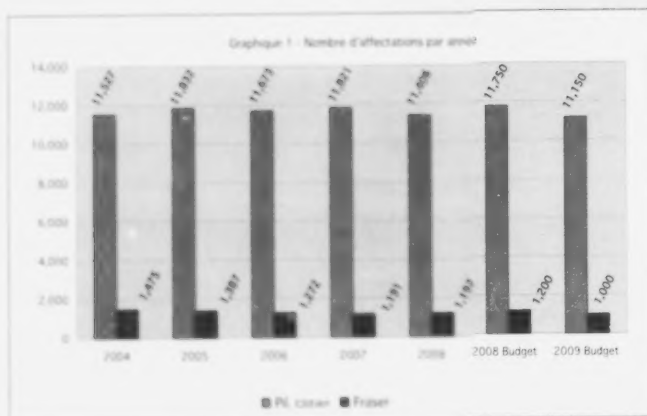
L'Administration de pilotage distingue quatre grandes zones de service : Vancouver, île de Vancouver, Nord et fleuve Fraser.

La zone de service de Vancouver, qui comprend le terminal maritime de Roberts Bank et le terminal conteneurs de Deltaport, est celle où il y a eu le plus grand nombre d'affectations, soit 69 % (67 % l'an dernier) de l'ensemble des prestations côtières assurées par l'Administration.

La zone de service de l'île de Vancouver a offert 9 % des affectations côtières de l'APP (11 % l'an dernier). Comme mentionné plus haut, la plus grande partie de la diminution liée à l'industrie forestière a été vécue dans cette région en raison de la fermeture des scieries.

La zone de service du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a pour sa part représenté 10 % des affectations côtières, soit un pourcentage identique à l'année dernière.

Pour la zone de service du fleuve Fraser, le nombre d'affectations a été pratiquement le même que l'année dernière, soit 1 192 (1 191 l'an dernier). Rappelons que la navigation sur le Fraser requiert les services de pilotes côtiers pour la station d'embarquement de Sandheads qui se trouve à l'embouchure du fleuve. Par conséquent, cette zone représente également 10 % de l'ensemble du trafic côtier assuré par l'Administration (aussi 10 % l'an dernier).



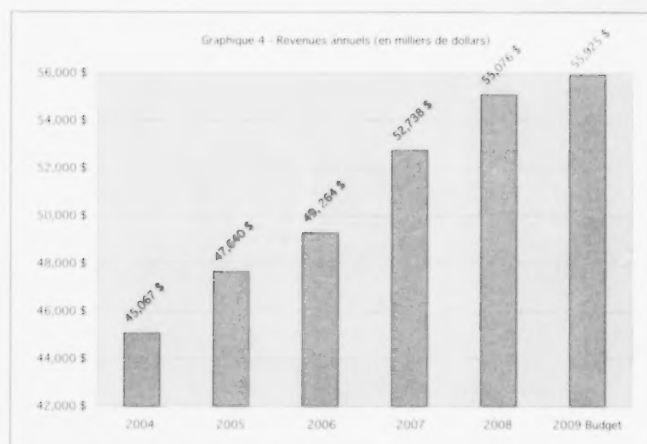
## RÉSULTATS FINANCIERS POUR L'EXERCICE 2008

Pour l'exercice 2008, l'Administration de pilotage du Pacifique a eu un revenu net de 1,93 million de dollars, soit 4 % des revenus annuels, comparativement à un revenu net de 1,51 million de dollars pour 2007.

Les revenus de l'exercice 2008 comprennent une tranche de 1,409 million de dollars pour les droits perçus au titre du programme de remplacement des bateaux-pilotes. Il s'agit ici d'un tarif de 180 \$ par transbordement qui a été établi en accord avec l'industrie pour financer la construction de nouveaux bateaux-pilotes et qui sera en vigueur jusqu'à ce que le financement du programme soit complet.

Il convient de noter que si les droits perçus pour ce programme sont déduits du revenu net (4 %), celui-ci est ramené à 1 % (521,000 dollars).

Le 1er janvier 2008, l'Administration a instauré une augmentation des tarifs de 3 %, conforme à l'accroissement des coûts relatifs aux services et à la convention collective. Les droits moyens perçus pour chaque navire en 2008 ont augmenté de 0,5 %, alors qu'ils avaient augmenté de 6 % en 2007. En dépit de la baisse du nombre de voyages en 2008, les revenus des prestations de pilotage côtier ont dépassé ce qui était prévu dans le budget, principalement en raison d'un changement des tarifs qui s'est traduit par des droits perçus pour le transit au passage Seymour. La majorité du bilan positif des bateaux-pilotes est attribuable à l'augmentation du nombre d'affectations à l'île Pine. Parmi les autres revenus figurent des profits non réalisés de 47 000 dollars associées aux placements de l'Administration.



En ce qui concerne les dépenses, et plus particulièrement celles reliées au passage Seymour, l'augmentation des honoraires et indemnités versés aux pilotes contractuels a eu pour effet d'atténuer le bilan positif du pilotage côtier susmentionné. Toutefois, il n'y a pas eu autant de paiements qu'on aurait pu le penser, principalement en raison de la diminution des déplacements associés au secteur des produits forestiers.

Les coûts du pilotage ont augmenté en raison du prix du carburant, ce qui a entraîné un dépassement de budget de 309 000 dollars. Le reste de l'écart négatif est dû à une augmentation des voyages à l'île Pine, ce qui a entraîné une augmentation des sommes à payer à un opérateur de bateaux-pilotes contractuel.

En ce qui concerne les frais de transport et de déplacement, l'Administration a continué à bénéficier des forfaits de vol prépayés achetés à Air Canada, ainsi que des vols nolisés transportant les pilotes à destination ou en provenance de l'île Pine.

Parmi les autres dépenses figurent les intérêts du prêt consenti pour la construction des bateaux-pilotes. Les dépenses d'intérêts ont été inférieures de 170 000 dollars par rapport à ce qui avait été prévu au budget, essentiellement en raison de taux d'intérêts moindres que prévus et de la date de livraison des bateaux à l'Administration. Une partie de ces gains a été réduite par les coûts des services d'expert-conseil liés aux IFRS et aux ressources humaines qui ont été légèrement plus élevés que prévu.

Le tableau 5 donne des données de premières dépenses de routine et de dépenses de mise en place de budget de 2008.

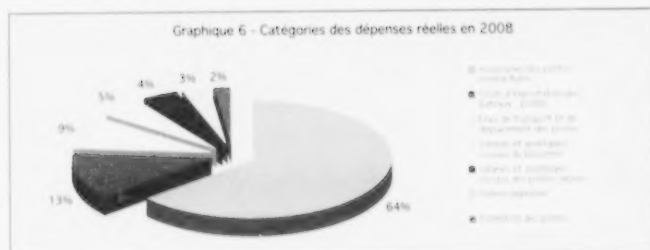
En comparaison avec l'exercice 2007, le montant de 2008 a été légèrement inférieur et attribué à deux contributions plus le fait de maintenir cette autonomie.

Le conseil d'administration de l'Administration a adopté cette proposition de faire en sorte que 7 % des dépenses soient classées dans une compte de placement d'investissement de 2008. L'Administration a également le fait de réduire de placement de 416 000 dollars en 2008 et doit par conséquent s'y ajouter 200 000 dollars en 2009.

Le graphique 6 donne une répartition des dépenses réelles de dépenses pour 2008.

Comme les dépenses réelles de 2008, les dépenses réelles annuelles de l'Administration en 2008 ont été légèrement inférieures et de dépenses de mise en place de budget de 2008.

Catégories de revenus (en milliers de dollars)	Données réelles 2008	Budget 2008	Écart par rapport au budget	Budget 2009
Pilotage Létier	38 296\$	37 703\$	593\$	38 644\$
River fluvial	2 433\$	2 376\$	57\$	2 056\$
Dépense	6 108\$	6 008\$	100\$	6 730\$
Bateaux pilotes	6 650\$	6 348\$	302\$	7 068\$
Droits de remplacement des bateaux pilotes	1 409\$	1 402\$	7\$	1 311\$
Autre revenus	180\$	60\$	120\$	96\$
Revenus totaux	55 076\$	53 897\$	1 179\$	55 925\$
Catégories de dépenses (en milliers de dollars)				
Honoraires des pilotes contractuels	33 921\$	33 740\$	(181\$)	34 000\$
Coûts des bateaux pilotes	6 693\$	6 281\$	(412\$)	6 947\$
Transportation et déplacements	4 774\$	4 968\$	194\$	5 480\$
Salaires et charges sociales du personnel	2 731\$	2 700\$	(31\$)	2 800\$
Salaires et charges sociales des pilotes salariés	2 191\$	2 180\$	(11\$)	2 180\$
Autre dépenses	1 849\$	1 960\$	111\$	2 101\$
Formation des pilotes	987\$	890\$	(97\$)	725\$
Dépenses totales	53 146\$	52 719\$	(427\$)	54 233\$
Revenu net (perte)	1 930\$	1 178\$	752\$	1 692\$
Revenu net (perte) sans compter les droits de rempl.	521\$	(224\$)	745\$	381\$



## RAPPORT SUR LES INCIDENTS

L'Administration classe les incidents de navigation en trois catégories. Un incident ou un accident n'est catégorisé que lorsque l'on dispose de suffisamment d'informations pour évaluer les possibilités d'amélioration de la sécurité. Il peut être nécessaire d'effectuer une évaluation ou des analyses de la situation.

### Enquêtes de catégorie « A »

Enquêtes fort susceptibles d'améliorer les améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes ou les biens dans l'environnement sont très importantes.

### Enquêtes de catégorie « B »

Enquêtes moyennement susceptibles d'améliorer les améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes ou les biens dans l'environnement sont moyennement importantes.

### Enquête de catégorie « C »

Enquêtes peu susceptibles d'améliorer les améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes ou les biens dans l'environnement sont faibles.

Le tableau 7 donne les données réelles des incidents que l'Administration a enregistrés au cours des 104 derniers années.

Année	Mouvements Sans Incident	Incidents	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
2004	99,905%	12	0	2	10
2005	99,931%	9	0	0	9
2006	99,938%	8	0	3	5
2007	99,947%	7	0	0	7
2008	99,969%	4	0	0	4

Le tableau 5 donne des détails sur les principales catégories de revenus et de dépenses, ainsi que les postes du budget de 2009.

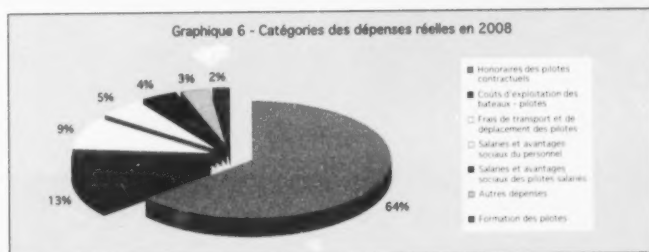
Rappelons que depuis sa création en 1972, l'Administration a été financièrement autonome et qu'elle a géré ses finances dans le but de maintenir cette autonomie.

Le conseil d'administration de l'Administration a chargé cette dernière de faire en sorte que 5 % des revenus annuels soient placés dans un compte de placement d'ici la fin de 2010. L'Administration a augmenté le solde du compte de placement de 400 000 dollars en 2008 et s'est fixé comme but d'y ajouter 800 000 dollars en 2009.

Catégories de revenus (en milliers de dollars)	Données réelles 2008	Budget 2008	Ecart par rapp. au budget	Budget 2009
Pilotage Côtier	38 296\$	37 703\$	593\$	38 644\$
River fluvial	2 433\$	2 376\$	57\$	2 056\$
Déplacements	6 108\$	6 008\$	100\$	6 750\$
Bateaux-pilotes	6 650\$	6 348\$	302\$	7 068\$
Droits de remplacement des bateaux-pilotes	1 409\$	1 402\$	7\$	1 311\$
Autre revenus	180\$	60\$	120\$	96\$
Revenus totaux	55 076\$	53 897\$	1 179\$	55 925\$
<b>Catégories de dépenses (en milliers de dollars)</b>				
Honoraires des pilotes contractuels	33 921\$	33 740\$	(181\$)	34 000\$
Coûts des bateaux-pilotes	6 693\$	6 281\$	(412\$)	6 947\$
Transportation et déplacements	4 774\$	4 968\$	194\$	5 480\$
Salaires et charges sociales du personnel	2 731\$	2 700\$	(31\$)	2 800\$
Salaires et charges sociales des pilotes salariés	2 191\$	2 180\$	(11\$)	2 180\$
Autre dépenses	1 849\$	1 960\$	111\$	2 101\$
Formation des pilotes	987\$	890\$	(97\$)	725\$
Dépenses totales	53 146\$	52 719\$	(427\$)	54 233\$
Revenu net (perte)	1 930\$	1 178\$	752\$	1 692\$
Revenu net (perte) sans compter les droits de rempl.	521\$	(224\$)	745\$	381\$

Le graphique 6 démontre la répartition des principales catégories de dépenses pour 2008.

Comme les années précédentes, 80 % des dépenses totales annuelles de l'Administration en 2008 ont été générées par un contrat de services ou des conventions collectives.



## RAPPORT SUR LES INCIDENTS

L'Administration classe les enquêtes sur les incidents et les accidents en trois catégories. Un incident ou un accident n'est catégorisé que lorsque l'on dispose de suffisamment d'information pour pouvoir évaluer les possibilités d'amélioration de la sécurité. Il peut être nécessaire d'effectuer une évaluation ou des entrevues sur place.

### Enquêtes de catégorie « A »

Enquêtes fort susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont très importantes.

### Enquêtes de catégorie « B »

Enquêtes moyennement susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont moyennement importantes.

### Enquête de catégorie « C »

Enquêtes peu susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont limitées.

Le tableau 7 indique les données réelles sur les incidents que l'Administration a enregistrés au cours des cinq dernières années.

Année	Mouvements Sans Incident	Incidents	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
2004	99,905%	12	0	2	10
2005	99,931%	9	0	0	9
2006	99,938%	8	0	3	5
2007	99,947%	7	0	0	7
2008	99,969%	4	0	0	4

## PRINCIPALES MESURES DU RENDEMENT EN 2008

Le conseil d'administration examine régulièrement la gestion de l'Administration. Certaines mesures du rendement clés se trouvent dans le présent rapport; elles sont indiquées ci-après.

Résultats définitifs pour l'exercice 2008	But	Depuis le début de l'exercice	Résultats définitifs pour l'exercice 2008	But	Depuis le début de l'exercice
Prestation de service dans les délais (Affectations totales moins les retards causés par les pilotes ou l'Administration/affectations totales) 7 sur 12 598 affectations	99,7%	99,94% (dépassé)	Temps de fonctionnement combiné des ordinateurs de Victoria et de Vancouver (Durée totale de fonctionnement moins les interruptions imprévues – à compter du 1er juin)	100%	99,8% (pas atteint)
Fonctionnement sans panne (Durée totale des opérations en jours moins la durée des immobilisations imprévues en jours/nombre total de jours)	99,0%	99,49% (dépassé)	Envoi des factures dans les 24 heures suivant la réception de la carte source	95,0%	96,0% (dépassé)
Répartition sans erreur (Nombre total de répartitions moins le nombre d'erreurs /nombre total de répartitions) 4 sur 12 598 affectations	99,0%	99,97% (dépassé)	Limiter les frais généraux à moins de 8 % des revenus	8,0%	8,8% (pas atteint)
Visites des clients par an 16 visites pendant l'année; le nombre de base est 63.	20,0%	25,3% (dépassé)	Réduire le nombre de jours de maladie pris par les employés par rapport à 2007 (Nombre total des journées de maladie en 2008 par rapport à 2007)	10,0%	21,8% (dépassé)
Fonctionnement sans panne de l'ordinateur AS 400 (janv. – mai) (Durée totale de fonctionnement moins les interruptions imprévues/durée totale de fonctionnement)	99,8%	100% (dépassé)	Donner suite aux plaintes dans un délai moyen de 10 jours ouvrables 25 plaintes	10 jours	5,5 jours (dépassé)
			Avoir un fonds d'urgence approprié (Placements = 2,5 % des revenus totaux – au 31 déc. 2008)	1,4 M\$	1,5 M\$ (dépassé)

## RÉALISATIONS EN 2008

- La station d'embarquement saisonnière de l'île Pine a fourni des services à 383 navires (par rapport à 366 en 2007), ce qui correspond à une augmentation de 17 navires par rapport à l'année précédente. Cette station sert principalement aux navires de croisière qui transitent dans nos eaux et leur permet une plus grande souplesse pour leurs itinéraires.

- Quinze pilotes senior ont fait un stage au centre de formation sur modèles réduits d'Illawa (Pologne).

- Douze pilotes senior ont suivi une formation sur simulateur de mission intégrale sur passerelle à Baltimore (Maryland).

- Quatre pilotes senior ont fait un stage de formation sur les systèmes de propulsion Azipod à Seattle (Washington).

- Trente-deux pilotes senior ont fait un stage de formation sur simulateur pour le terminal à conteneurs de Prince Rupert à Seattle (Washington).

- L'Administration a négocié une convention collective de cinq ans avec la Guilde de la marine marchande du Canada. Cette convention s'applique à huit pilotes du fleuve Fraser et elle sera en vigueur jusqu'au 31 janvier 2013.

- Un programme de gestion des risques à l'échelle de l'institution a été présenté aux pilotes, au personnel des bateaux-pilotes et au personnel administratif.

- Le programme de construction des bateaux-pilotes a été achevé dans les délais et sans dépassement de budget et s'est conclu par la livraison de deux navires d'avant-garde. Ces navires ont été présentés à l'industrie à l'occasion d'une cérémonie spéciale en l'honneur des pilotes en septembre 2008.

- La première étape de la modernisation des systèmes informatiques de l'Administration s'est terminée pendant l'année. Le système informatique, qui a été testé et livré sans dépassement de budget (420 000 \$), comprend un système de répartition sur le Web, un système de facturation et un système de comptabilité des comptes débiteurs.

- Le Vérificateur général du Canada soumet l'Administration à un examen spécial tous les cinq ans comme l'exige la Loi sur la gestion des finances publiques. Cet examen a eu lieu en 2008. L'Administration a accepté de mettre en application plusieurs recommandations. Le rapport final se trouve sur le site Web de l'Administration et il conclut que « selon les critères établis pour le présent examen spécial, il existe, à notre avis, une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques que nous avons examinés ne comportent aucune lacune importante. »

- Le 15 mai 2008, une surcharge tarifaire a été mise en place pour financer certains coûts issus de la récente convention collective négociée avec la B.C. Coast Pilot Ltd. Cette surcharge, qui résulte d'une recommandation du médiateur, a reçu l'aval de l'industrie.

## L'AVENIR – 2009 ET AU-DELÀ

### Difficultés économiques

L'Administration a pour mandat d'être financièrement autonome. L'incertitude et l'agitation qui caractérisent actuellement les tendances commerciales mondiales ont fait naître de sérieux doutes des commerçants pour l'Administration. On prévoit que le niveau du trafic baisse durant l'année qui vient. Nous avons pris au sérieux des mesures d'économie qui dépendront de l'ampleur de cette baisse.

### Activités financières – Révision de la structure tarifaire au 1er janvier 2009

En 2008, avec l'appui de l'industrie, l'Administration a demandé un rajustement des tarifs de 3,9 % à compter du 1er janvier 2009; ce dernier a été approuvé et a été publié dans la Gazette du Canada. Il y a également eu un rajustement des droits de pilotage pour tenir compte des augmentations possibles du prix du carburant pendant l'année.

### Proposition concernant les droits par unité

L'Administration est en train de consulter l'industrie concernant l'étude et la mise en place de « droits par unité équitables » qui incorporeront un élément du tonnage brut. Les droits par unité actuels sont calculés en multipliant la longueur du navire par sa largeur et par son tirant d'eau. Ce calcul entraîne des droits plus élevés pour les navires à fort tirant d'eau en charge et des droits moindres pour les gros navires à faible tirant d'eau. Certains parties considèrent que ce système est trop instable du fait d'eau.

### Gestion du risque

En raison de l'importance que l'Administration accorde à la sécurité, le programme de gestion des risques à l'échelle de l'institution continuera en 2009. Le programme s'applique à tous les aspects du fonctionnement de l'Administration et il se traduira par la mise en œuvre d'un plan officiel de gestion des risques.

### Normes internationales d'information financière (IFRS)

Nous rappelons au lecteur que les états financiers de l'Administration sont préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR). L'Administration commencera à utiliser les IFRS à l'occasion de la clôture de l'exercice le 31 décembre 2011.

### Pilotes

Comme c'est le cas dans de nombreux autres secteurs d'activité, l'Administration se penche activement sur le problème du maintien de ses effectifs de pilotes et sur les sources futures de recrutement. Parmi les projets envisagés figure la possibilité de travailler en partenariat avec la BCCP pour préparer et mettre en place un plan d'action à long terme qui permettra d'avoir suffisamment de candidats qualifiés. On étudiera également la viabilité du système actuel.

## ÉTAT DU PROGRAMME DE RECRUTEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'EFFECTIF DE PILOTES QUALIFIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2008

En 2008, quatre pilotes de navigation côtière ont reçu leur brevet de classe II et trois apprentis pilotes ont complété en juillet.

Le recrutement de trois apprentis pilotes en juillet a amené la liste d'admissibilité pour les pilotes côtiers à réviser au 31 décembre 2008. L'Administration a fixé la prochaine session d'examen au mois de février 2009; vingt candidats doivent s'y présenter.

Au 31 décembre 2008, six candidats figuraient à la liste d'admissibilité pour les pilotes du Fraser.

Par ailleurs, l'Administration dispose d'un programme de familiarisation à l'intention des personnes que le métier de pilote maritime intéresse. Le programme accepte au maximum 20 candidats (c'est le nombre qui y participe actuellement); les candidats peuvent ainsi accroître et mettre à jour leurs connaissances concernant l'ensemble de la côte Ouest.

L'Administration continuera chaque année à faire le point sur le programme de recrutement des candidats au pilotage.

## CONSULTATIONS RÉGULIÈRES AVEC LES PARTIES INTÉRESSÉES

La direction de l'Administration a poursuivi le programme annuel de visites à l'intention des organismes clients; elle a pu ainsi rencontrer 25 % des agences maritimes en activité pendant l'année.

L'Administration a inclus dans son plan stratégique les sondages menés auprès des clients et les niveaux de service qu'on attend d'elle. Ces données seront mesurées deux fois par an à compter de 2009.

La direction de l'Administration rencontre régulièrement les représentants de la chambre de commerce maritime (CCM). Pendant l'année, l'Administration a publié dans la Gazette du Canada deux demandes liées

aux tarifs appuyées par écrit par la CCM. Le processus d'approbation s'est déroulé sans soulever d'objection.

Le président et premier dirigeant de l'Administration assiste régulièrement aux réunions du comité des services de navigation de la chambre de commerce maritime en tant qu'invité. Cela permet aux deux parties de régler les problèmes au fur et à mesure qu'ils surviennent.

L'Administration continue d'être un membre actif du Western Transportation Advisory Council (WESTAC) et de la Northwest Corridor Development Corporation (NCDC).

Graphique 8

**Bilans financiers antérieurs**  
(en milliers \$)

	Réel 2004	Réel 2005	Réel 2006	Réel 2007	Réel 2008	Budget 2009
<b>Résultats financiers</b>						
Revenus	45 067\$	47 640\$	49 264\$	52 738\$	55 076\$	55 925\$
Dépenses	45 666\$	47 736\$	48 232\$	51 227\$	53 146\$	54 233\$
Revenu net (Déficit)	(599\$)	(96\$)	1 032\$	1 511\$	1 930\$	1 692\$
<b>Situation financier</b>						
Actif actuel	5 860\$	6 202\$	6 539\$	7 006\$	7 572\$	6 212\$
Passif actuel	4 813\$	4 779\$	5 216\$	8 282\$	10 065\$	4 500\$
Fonds de roulement	1 047\$	1 423\$	1 323\$	(1 276\$)	(2 493\$)	1 712\$
<b>Valeur immobilisée nette</b>	<b>3 462\$</b>	<b>3 525\$</b>	<b>4 576\$</b>	<b>8 844\$</b>	<b>11 552\$</b>	<b>12 452\$</b>
<b>Indicateurs de rendement</b>						
<b>Nombre moyen de pilotes</b>						
Pilotage côtier	99	100	96	96	98	100
Pilotage fluvial (Fraser)	11	10	9	8	8	8
<b>Nombre de mouvements</b>						
Pilotage côtier	11 527	11 832	11 673	11 821	11 406	11 150
Pilotage fluvial (Fraser)	1 475	1 387	1 272	1 191	1 192	1 000
<b>Revenus moyens de pilotage par mouvement (réels \$)</b>						
Pilotage côtier	2 727\$	2 850\$	2 970\$	3 171\$	3 358\$	3 466\$
Pilotage fluvial (Fraser)	1 683\$	1 759\$	1 726\$	1 934\$	2 041\$	2 056\$



Ces états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils reposent sur les meilleures estimations et le jugement de la direction, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et dans le rapport annuel.

La direction a mis en place un système de contrôle interne conçu pour fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes comptables fournissent de l'information financière fiable et pertinente.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'intermédiaire d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur indépendant, soit la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de produire un rapport sur ces états financiers.

*Le président-directeur général,*



K. G. Obermeyer

*Le directeur des finances,*



B. D. Chadwick

Le 30 janvier 2009



Auditor General of Canada  
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2008 et les états des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétroactive du changement de méthode comptable pour les immobilisations corporelles expliqué à la note complémentaire 2, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Andrew Lennox, CGA, CMA  
vérificateur général adjoint

Vancouver, Canada  
Le 30 janvier 2009

# ÉTATS FINANCIERS

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE RAPPORT ANNUEL 2008

## Bilan 31 décembre (en milliers)

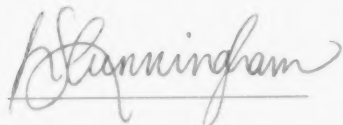
ACTIF	2008	2007
		(Redressés – note 2)
<b>À court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 275 \$	2 403 \$
Créances	4 114	4 487
Frais payés d'avance	183	116
	7 572	7 006
<b>À long terme</b>		
Placements à long terme (note 5)	1 455	921
Immobilisations corporelles (note 6)	11 552	8 844
	13 007	9 765
	20 579 \$	16 771 \$
<b>PASSIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs et charges à payer	5 301 \$	4 852 \$
Dette bancaire (note 7)	4 764	3 430
	10 065	8 282
<b>À long terme</b>		
Indemnités de départ (note 9)	1 193	1 098
	11 258	9 380
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Capital d'apport	806	806
Bénéfices non répartis	8 515	6 585
	9 321	7 391
	20 579 \$	16 771 \$

Engagements et éventualités (notes 13 et 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Un membre,



Un membre,



**État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis**  
**Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)**

Produits	2008	2007 (Redressés – note 2)
Droits de pilotage (note 10)	54 896 \$	52 618 \$
Intérêts et autres produits	180	120
	55 076	52 738
<b>Charges</b>		
Honoraires des pilotes à contrat	33 921	33 647
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	6 693	6 010
Transports et déplacements	4 774	4 823
Salaires et avantages sociaux du personnel	2 731	2 588
Salaires et avantages sociaux des pilotes	2 191	2 053
Formation des pilotes	987	858
Amortissement	585	283
Services professionnels et spéciaux	424	327
Services publics, fournitures et approvisionnements	233	202
Locations	197	199
Services informatiques	185	105
Communications	89	69
Frais d'intérêts	87	-
Réparations et entretien	49	63
	53 146	51 227
Bénéfice net et résultat étendu	1 930	1 511
Bénéfices non répartis au début de l'exercice, tels que présentés précédemment	6 585	5 239
Changement de méthode comptable (note 2)	-	(165)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice, retraités	6 585	5 074
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	8 515 \$	6 585 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

**État des flux de trésorerie Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)**

Activités d'exploitation	2008	2007
Rentrées de fonds – clients	54 926 \$	52 658 \$
Sorties de fonds – employés et fournisseurs	(51 633)	(50 632)
Autres produits reçus	187	182
Intérêts payés	(87)	-
Versement d'indemnités de départ	(25)	(137)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	3 368	2 071
<b>Activités d'investissement</b>		
Achat de placements	(1 776)	(1 008)
Produits de la cession de placements	1 242	1 314
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 296)	(4 716)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(3 830)	(4 410)
<b>Activités de financement</b>		
Dette bancaire	1 334	3 120
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 334	3 120
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	872	781
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	2 403	1 622
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	3 275 \$	2 403 \$
<b>Représentés par :</b>		
Trésorerie	1 079 \$	178 \$
Placements à court terme	2 196	2 225

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## 1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique a été créée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. Elle a pour mandat d'initier, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que les droits doivent être justes et raisonnables.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilot Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services, sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des pilotes employés de l'Administration.

L'Administration est une société (État) créée à la partie I de l'annexe II de la Loi sur la gestion des finances publiques et n'est pas assujettie à l'imposition sur les bénéfices.

### RÈGLEMENTATION DES TARIFS DES DROITS DE PILOTAGE

Les tarifs des droits de pilotage que l'Administration impose aux navires dans les zones de pilotage obligatoires sont régis par la Loi sur le pilotage. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration prend des règlements pour prescrire les tarifs des droits de pilotage qui la sont versés.

Comme l'indique la Loi sur le pilotage, l'Administration doit tout d'abord publier les tarifs des droits de pilotage proposés dans la Gazette du Canada. Toute personne qui a des raisons de croire que les tarifs des droits de pilotage proposés nuient à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada, qui est une entité apparentée à l'Administration publique et est un organisme fédéral. L'Office doit alors faire enquête pour déterminer si les droits proposés sont dans l'intérêt public, notamment en tenant des audiences publiques. Après son enquête, l'Office doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après avoir reçu l'avis d'opposition, et l'Administration doit en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la Gazette du Canada. Cependant, dans les cas où l'Office recommande des droits de pilotage inférieurs aux droits prescrits par l'Administration, celui-ci est tenu de rembourser la différence entre les droits prescrits et les droits recommandés par l'Office, en plus des intérêts, à toutes les personnes qui ont payé les droits prescrits. La Loi sur le pilotage stipule que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et doivent permettre à l'Administration de fonctionner de manière autonome. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de recouvrer ses coûts et de financer l'acquisition d'immobilisations.

## 2. Changement de méthode comptable

a) Instruments financiers – Informations à fournir et présentation

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, l'Administration a adopté les nouvelles normes énoncées aux chapitres 3852, « Instruments financiers – Informations à fournir », et 3843, « Instruments financiers – présentation », du Manuel de l'ICCA. Les normes exigent la présentation d'information sur l'importance des instruments financiers au regard de la situation financière et des activités de l'Administration, sur la nature et l'importance des risques découlant des instruments financiers auxquels l'Administration est exposée au cours de l'exercice et à la date de clôture, ainsi que la façon dont l'entité gère ces risques. Ces normes remplacent le chapitre 3851, « Instruments financiers – Informations à fournir et présentation », du Manuel de l'ICCA. Les informations supplémentaires exigées en raison de l'adoption de ces normes sont présentées dans les notes 3, 4 et 5.

ii) Informations à fournir concernant le capital

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, l'Administration a adopté le nouveau chapitre 1535, « Informations à fournir concernant le capital », du Manuel de l'ICCA. La norme exige que l'Administration fournisse des informations sur ses objectifs, ses politiques et ses processus de gestion du capital, des données quantitatives sur les éléments de la gestion du capital, qu'elle indique si elle s'est conformée aux exigences en matière de capital et, pour le cas où elle ne s'y serait pas conformée, qu'elle précise les conséquences de cette nonconformité. Les informations supplémentaires exigées sont présentées à la note 11.

iii) Amortissement des immobilisations corporelles – amortissement des bateaux-pilotes

En 2008, l'Administration a changé le traitement comptable de ses bateaux-pilotes. Selon l'ancienne méthode comptable, les bateaux-pilotes étaient amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur 25 ans. Selon la nouvelle méthode comptable, les composantes séparables des bateaux-pilotes sont classées et amorties séparément. La nouvelle politique comptable est jugée préférable puisqu'elle résulte en dépenses d'amortissement qui reflètent de façon plus appropriée le coût lié à l'utilisation de ces immobilisations. Ce changement est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et a été appliqué rétrospectivement, avec redressement des exercices antérieurs.

L'incidence sur les états financiers de 2007 a été une réduction de 165 000 \$ du solde d'ouverture des bénéfices non répartis, une diminution de 55 000 \$ du bénéfice net de l'exercice terminé le 31 décembre 2007, et une réduction de 220 000 \$ des immobilisations au 31 décembre 2007. Cet ajustement a eu pour effet de réduire de 94 000 \$ le bénéfice net de l'exercice terminé le 31 décembre 2008.

iii) Modifications comptables à venir

Le Conseil des normes comptables (CNC) de l'Institut Canadien des Comptables a annoncé que toutes les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes adopteront les normes internationales d'information financière (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus au Canada pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011. L'Administration est en train d'évaluer l'effet de l'adoption de ces nouvelles normes.

## 3. Principales méthodes comptables

Les principaux états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

### EQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides et comprennent des dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes à un taux d'intérêt moyen pondéré de 1,75 % (3,5 % en 2007).

### PLACEMENTS

L'objectif de la politique de placement à long terme de l'Administration est de maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations garanties par le gouvernement du Canada.

Conformément au chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », l'Administration a décidé de désigner tous ses placements comme étant détenus à des fins de transaction. Par conséquent, les placements sont comptabilisés à leur juste valeur. La juste valeur est fondée sur le prix coté des titres à la fin de l'exercice. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date d'acquisition.

Les profits et les pertes réalisés sur la vente des placements sont constatés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils sont réalisés. Les profits et les pertes non réalisés découlant de la variation de la juste valeur sont constatés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils se produisent. Les intérêts sont constatés dans l'exercice au cours duquel ils sont gagnés. Les intérêts et autres produits sont présentés après déduction des frais de placements.

### IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations corporelles par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux et de construction, et les intérêts des prêts à la construction. Les montants présentés au titre des travaux en cours sont versés à la catégorie d'immobilisations à terminer lorsque les travaux sont achevés et sont ensuite amortis. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants :

Bâtiments et flotteurs	10 - 20 ans
Bateaux-pilotes	25 ans
Moteurs et générateurs de bateaux-pilotes	7 500 - 20 000 heures de fonctionnement

31 DÉCEMBRE 2008

Matériel	– communications et autre matériel	5-10 ans
	– ordinateurs	3 ans
Améliorations locatives		10 ans ou le reste de la durée du bail

**INDEMNITÉS DE DÉPART**

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces paiements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les employés. La direction établit l'obligation au titre des indemnités constituées suivant l'hypothèse que tous les employés ne quitteront pas volontairement l'Administration avant d'avoir accumulé dix années de service. Ces indemnités représentent la seule obligation de l'Administration qui exige des paiements futurs.

**RÉGIME DE RETRAITE**

Les employés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de l'Administration représentent le coût entier pris en charge par l'employeur. Ce montant est actuellement fondé sur un multiple des cotisations exigées des employés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du régime. Ces cotisations représentent les obligations totales de l'Administration et elles sont passées en charges dans l'exercice ou les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue à l'heure actuelle de combler les insuffisances actuelles du Régime de retraite de la fonction publique.

**CAPITAL D'APPORT**

Les valeurs attribuées aux immobilisations corporelles cédées du Canada en 1972 et le coût des immobilisations corporelles financées avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

**4. Instruments financiers**

L'Administration investit ses fonds excédentaires dans des placements à court terme d'une banque à charte canadienne et dans des placements en instruments à taux fixes qui sont garantis.

**GESTION DES RISQUES**

L'Administration est exposée, par ses actifs et ses passifs financiers, aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque de taux d'intérêt. L'Administration gère continuellement ces risques. L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé.

**RISQUE DE CRÉDIT**

Le risque de crédit associé aux instruments financiers découle de la possibilité que l'émetteur d'un instrument n'honore pas son obligation. Afin de gérer ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances et des placements à long terme représente le risque de crédit maximum auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créances de l'Administration s'établissait à 4 114 000 \$ au 31 décembre 2008 (4 487 000 \$ en 2007). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2008, environ 0,6 % (0,3 % en 2007) des créances étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, tandis que 99,4 % (99,7 % en 2007) étaient à court terme ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Par le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes sur créances importantes. L'Administration n'a pas établi de provision pour créances douteuses au 31 décembre 2008 (1 751 \$ en 2007).

Le risque découlant de la trésorerie et des équivalents de trésorerie est réduit, car ces actifs sont conservés dans une banque à charte canadienne. Le risque sur les placements à long terme est réduit, car l'Administration n'a investi que dans des obligations garanties du gouvernement du Canada.

**CONSTATATION DES PRODUITS**

Les produits des droits de pilotage sont constatés quand les services de pilotage sont assurés.

**INSTRUMENTS FINANCIERS**

L'Administration a établi les catégories suivantes pour ses instruments financiers :

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont désignés comme étant détenus à des fins de transaction, car leur juste valeur peut être déterminée de façon fiable, et ils sont évalués à la juste valeur.

Les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont comptabilisés à leur juste valeur; les profits et les pertes non réalisés découlant de la variation de la juste valeur sont comptabilisés dans le bénéfice net de l'exercice au cours duquel ils surviennent. L'évaluation de ces placements à la juste valeur permet une meilleure concordance entre les résultats comptables et le mode de gestion du portefeuille.

Les créances, classées comme prêts et créances, ainsi que les créanciers et charges à payer, et la dette bancaire, classés comme autres passifs financiers, sont d'abord évalués à leur juste valeur, puis sont évalués ultérieurement au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Étant donné la nature à court terme des créances, des créanciers et charges à payer, et de la dette bancaire, leur valeur comptable correspond approximativement à leur juste valeur.

**RECOURS AUX ESTIMATIONS**

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers ainsi que sur les montants déclarés des produits et des charges de l'exercice. L'application de ces principes a surtout une incidence sur les indemnités de départ des employés. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

**RISQUE DE LIQUIDITÉ**

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. L'Administration a pour objectif d'avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance. Elle surveille ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie générés par ses activités pour répondre à ses besoins.

La valeur comptable des créanciers et charges à payer et de sa dette bancaire représente le risque de crédit maximum auquel l'Administration est exposée.

L'Administration n'a pas de passifs financiers à long terme. La valeur comptable des créanciers s'établissait à 3 243 000 \$ au 31 décembre 2008 (3 240 000 \$ en 2007) et ces créanciers ont tous des échéances inférieures à 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 1 938 000 \$ au 31 décembre 2008 (1 514 000 \$ en 2007).

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2008, ces passifs financiers totalisaient 4 764 000 \$ (3 430 000 \$ en 2007) et arriveront à échéance le 6 janvier 2009. L'Administration a l'option de reconduire l'obligation ou de tirer des fonds sur celle-ci avant le 31 janvier 2009 ou à une date ultérieure dont elle pourra convenir avec la banque.

**RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT**

Le risque de taux d'intérêt découle de la fluctuation des taux d'intérêt. L'Administration est soumise à un risque de taux d'intérêt sur sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie et son portefeuille de placements. Le risque de taux d'intérêt est réduit par la gestion de la durée du portefeuille d'instruments à taux fixes et par le rééquilibrage mensuel des placements selon l'indice composé canadien à court terme Standard & Poor's. Les taux d'intérêt des placements à long terme sont fixes. Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices.

Le 31 décembre 2008, une variation de 100 points de base, si toutes les autres variables étaient restées les mêmes, aurait entraîné une augmentation ou une diminution de 130 \$ du résultat net de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008.

**RISQUE DE CHANGE**

L'Administration n'a aucun placement en devises.

31 DÉCEMBRE 2008

## 5. Placements à long terme et produits de placements

Le Conseil d'administration de l'Administration a établi une politique de gestion des placements.

a) Placements de portefeuille	2008		2007	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
	(en milliers)		(en milliers)	
Obligations du gouvernement du Canada	466 \$	443 \$	501 \$	495 \$
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	989	939	420	414
	1 455 \$	1 382 \$	921 \$	909 \$

(b) Produits de placements	2008		2007	
	(en milliers)		(en milliers)	
Intérêts	106 \$		111 \$	
Gains et pertes				
Gains réalisés au cours de l'exercice	14		-	
Variation de la juste valeur au cours de l'exercice	47		(7)	
Frais de gestion des placements	(6)		(6)	
	161 \$		98 \$	

### c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel de ces placements est de 9,42 % pour l'exercice (4,01 % en 2007).

## 6. Immobilisations corporelles

	2008			2007		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
	(en milliers)			(en milliers) (Retraité - Note 2)		
Bâtiments et flotteurs	275 \$	228 \$	47 \$	275 \$	215 \$	60 \$
Bateaux-pilotes	11 946	2 134	9 812	4 208	1 831	2 377
Moteurs et générateurs	1 425	450	975	520	317	203
Moteurs de remplacement (1)	176	-	176	389	-	389
Matériel - communications et autre matériel	308	237	71	308	214	94
- ordinateurs	730	259	471	250	239	11
Améliorations locatives	97	97	-	97	82	15
Travaux en cours - bateaux-pilotes	-	-	-	5 374	-	5,374
Travaux en cours - système informatique	-	-	-	321	-	321
	14 957 \$	3 405 \$	11 552 \$	11 742 \$	2 898 \$	8 844 \$

(1) Moteurs de remplacement pour la remise à neuf de la flotte de bateaux-pilotes.

31 DÉCEMBRE 2008

## 7. Dette bancaire

L'Administration a une facilité de crédit à vue renouvelable d'un maximum de 1,0 million de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,45 %.

2008	2007
(en milliers)	(en milliers)
10 \$	80 \$

L'Administration a une facilité de crédit à terme non renouvelable d'un maximum de 5,0 millions de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,45 % ou au taux des acceptations bancaires plus 0,50 %, au choix de l'Administration. Au 31 décembre 2008, l'Administration empruntait au taux des acceptations bancaires plus 0,50 %. L'Administration peut tirer des fonds sur cette facilité avant le 31 janvier 2009 ou à une date ultérieure dont elle pourra convenir avec la banque. Après la fin de l'exercice, l'Administration a entrepris des négociations avec la banque pour conclure une entente à long terme.

4 754	3 350
(4 764)	(3 430)
- \$	- \$

Moins la tranche à court terme

L'Administration a aussi une facilité de crédit à l'exploitation d'un maximum de 2,0 millions de dollars. Le taux d'intérêt correspond au taux préférentiel de la banque. La facilité de crédit n'avait pas été utilisée à la fin de l'exercice (ni en 2007). La facilité de crédit peut être utilisée au besoin par l'Administration. Elle ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

## 8. Régime de retraite

L'Administration est tenue de contribuer au Régime de retraite de la fonction publique. Le Régime procure des avantages en fonction des années de service et de la rémunération moyenne à la date de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées selon l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. L'Administration verse 2,02 \$ (2,14 \$ en 2007) pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 130 700 \$ (126 500 \$ en 2007), la portion du salaire de l'employé supérieure à ce montant est assujettie à une cotisation de 7,30 \$ de l'employeur (7,00 \$ en 2007) pour chaque dollar versé par l'employé. Voici les cotisations versées au Régime au cours de l'exercice :

	2008	2007
	(en milliers)	(en milliers)
Administration	753 \$	727 \$
Employés	296	288

## 9. Indemnités de départ

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne détient aucun actif. Cela entraîne donc un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Voici l'information, évaluée à la date du bilan, à propos de ce régime :

	2008	2007
	(en milliers)	(en milliers)
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 196 \$	1 216 \$
Coût de l'exercice	142	117
Indemnités versées au cours de l'exercice	(25)	(137)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 313 \$	1 196 \$
Tranche à court terme (incluse dans les crédettes et charges à payer)	120 \$	98 \$
Tranche à long terme	1 193 \$	1 098 \$
	1 313 \$	1 196 \$

31 DÉCEMBRE 2008

**10. Droits de pilotage**

En plus des droits de pilotage habituels, l'Administration charge des frais d'utilisation de 180 \$ (180 \$ en 2007) chaque fois qu'un bateau-pilote lui appartenant est utilisé pour transporter un pilote. Ces frais sont imposés dans le but de financer le coût de remplacement des bateaux-pilotes.

	2008	2007
	(en milliers)	(en milliers)
Droits de pilotage	53 487 \$	51 249 \$
Frais imposés pour le remplacement des bateaux-pilotes	1 409	1 369
Total des droits de pilotage	54 896 \$	52 618 \$

**11. Gestion du capital**

Les capitaux propres, composés du capital d'apport et des bénéfices non répartis, représentent le capital de l'Administration. Les capitaux propres correspondent aux actifs nets.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui imposent des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La *Loi* permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne. Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008, l'Administration a respecté ces restrictions.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion des produits, des charges, des passifs, des placements et des opérations financières générales de manière à atteindre ses objectifs de manière efficiente. Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et permettre à l'Administration de fonctionner de manière autonome, comme l'exige la *Loi sur le pilotage*.

**12. Opérations entre apparentés**

L'Administration est apparentée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Les opérations sont comptabilisées à la valeur d'échange, qui correspond approximativement à la juste valeur. Les montants de ces opérations ne sont pas très importants et n'ont aucune répercussion notable sur les états financiers.

**13. Engagements**

L'Administration a conclu un marché avec un chantier naval de la Colombie-Britannique pour la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes, qui a été achevée au cours de l'exercice. Selon le marché, l'Administration doit déboursier 121 000 \$ en 2009.

L'Administration a également conclu un marché avec un fournisseur de maintenance de logiciels, selon lequel elle devra effectuer des paiements de 39 000 \$ par année de 2009 à 2012.

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de locaux de bureaux de 82 000 \$ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Selon le contrat, l'Administration assume aussi une quote-part des frais annuels d'exploitation, d'une valeur estimative de 73 000 \$ pour 2009 (61 000 \$ en 2008).

**14. Éventualités**

L'Administration fait l'objet de réclamations ou de réclamations éventuelles de tiers. L'issue de ces réclamations ne peut être déterminée pour le moment. La direction est d'avis que le règlement de ces réclamations n'aura pas d'incidence négative importante sur l'Administration. Elle n'a comptabilisé aucune provision à cet égard.



